AFDELING KENNISBEMIDDELING/
LIAISON OFFICE
Costerweg 50
Postbus 9101
6700 HB Wageningen

leefbaarheidseffectrapport Lathum

vakgroep
ruimtelijke planvorming

Eric Westerhuis

Landbouwuniversiteit **Wageningen**

124

Leefbaarheidseffectrapport Lathum

Wageningen, mei 1996
Eric Westerhuis

ISBN 90-6754-454-X

Stichting Werkgroep
Lathum
p/a Kerkstraat 25
6988 AE Lathum
tel. 0313-631367

De Werkgroep Lathum heeft als doel de leefbaarheid van Lathum en omgeving te behouden en natuur en milieu te beschermen. Hiertoe houdt ze zich bezig met ruimtelijke plannen en ontwikkelingen die van invloed zijn op de leefbaarheid.

Wetenschapswinkel
Landbouwuniversiteit
Postbus 9101
6700 HB Wageningen
0317- 484661/483908

De Wetenschapswinkel bemiddelt onderzoeksvragen voor organisaties die niet beschikken over de middelen om zelf onderzoek te laten uitvoeren. De vragen moeten passen in het centrale thema van de Landbouwuniversiteit "landbouw en milieu".

Vakgroep Ruimtelijke Planvorming
Gen. Foulkesweg 13
6703 BJ Wageningen
0317-482050

De Vakgroep Ruimtelijke Planvorming vormt een onderdeel van de Landbouwuniversiteit Wageningen en houdt zich bezig met onderwijs en onderzoek op het terrein van ruimtelijke planning en inrichting van landelijke gebieden.

W 40187

WOORD VOORAF

In het voorjaar van 1995 is een onderzoek gepresenteerd, waarin een aanzet werd gegeven tot een methode voor leefbaarheidseffectrapportage (l.e.r.). Dit onderzoek werd uitgevoerd door Anke Beeksma in het kader van een afstudeervak Planologie. Opdrachtgever was de Overijsselse Vereniging van Kleine Kernen (OVKK).
Naar aanleiding van dit onderzoek hebben diverse bewonersgroepen de Wetenschapswinkel benaderd met het verzoek om ook voor hen een l.e.r. uit te voeren. Aangezien de methodiek nog niet helemaal uitgekristalliseerd was, is een project opgezet, bedoeld om de l.e.r. verder uit te werken en operationeel te maken. Naast de methodisch-theoretische uitwerking van de methode van leefbaarheidseffectrapportage vindt binnen dit project een viertal case-studies plaats.
In dit rapport treft u de resultaten van één van die case-studies aan, te weten de l.e.r. met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de leefbaarheid van Lathum.
Voor deze case-study treedt de Werkgroep Lathum op als opdrachtgever.
Eric Westerhuis heeft het onderzoek opgezet en uitgevoerd in het kader van een afstudeervak planologie, bij de Vakgroep Ruimtelijke Planvorming aan de Landbouwuniversiteit. Hij heeft er zeer hard aan gewerkt, met veel inzet en enthousiasme.
De resultaten van zijn inspanningen liggen voor u. De Werkgroep Lathum zal dit rapport gebruiken bij de inspraak rondom het Streekplan voor Gelderland. Behalve voor de bewoners in Lathum zal het onderzoek van belang zijn voor de verdere ontwikkeling van het instrument l.e.r.
Tijdens het onderzoek is de voortgang ervan regelmatig besproken in een begeleidingscommissie, bestaande uit: Hans Lehr, Bert Harmsen en Ton Cavé van de Werkgroep Lathum, Eric Westerhuis (onderzoeker), Marjan Hidding (begeleidster Vakgroep Ruimtelijke Planvorming) en Marijke Dohmen van de Wetenschapswinkel.
Tenslotte willen we eenieder die een bijdrage heeft geleverd aan dit onderzoek bedanken, met name de geïnterviewde personen.

Ton Cavé (Werkgroep Lathum)
Marjan Hidding (Vakgroep Ruimtelijke Planvorming)
Marijke Dohmen (Wetenschapswinkel)

Inhoud:

1. Inleiding 1
   - 1.1 Aanleiding en doelstelling 1
   - 1.2 Status van de rapportage 1
   - 1.3 Afbakening begrippen 1
   - 1.4 Leeswijzer 2

2. Methodiek 3

3. Conclusies en aanbevelingen 4
   - 3.1 Conclusies 4
   - 3.2 Aanbevelingen 4

4. Beschrijving en waardering van de bestaande toestand 6
   - 4.1 Bereikbaarheid 6
   - 4.2 Woonklimaat 6
   - 4.3 Bestaanszekerheid 7
   - 4.4 Sociaal klimaat 7
   - 4.5 Bestuurlijk klimaat 7
   - 4.6 Samenvatting analyse vigerend beleid 8
   - 4.7 Conclusie 8

5. Beschrijving en waardering van de autonome ontwikkeling 9
   - 5.1 Bereikbaarheid 9
   - 5.2 Woonklimaat 9
   - 5.3 Bestaanszekerheid 9
   - 5.4 Sociaal klimaat 9
   - 5.5 Bestuurlijk klimaat 10
   - 5.6 Samenvatting analyse vigerend beleid 10
   - 5.7 Conclusie 10

6. Beschrijving van de meest wenselijke situatie 11
   - 6.1 Bereikbaarheid 11
   - 6.2 Woonklimaat 11
   - 6.3 Bestaanszekerheid 12
   - 6.4 Sociaal klimaat 12
   - 6.5 Bestuurlijk klimaat 12
   - 6.6 Conclusie 13

7. De bestuurlijk betrokkenen: een reactie 14
   - 7.1 Een gesprek met dhr. Klein Swormink van de Recreatie-gemeenschap Veluwe 14
   - 7.2 Commentaar door wethouder Kemper van de gemeente Angerlo 15
   - 7.3 Commentaar door wethouder Nijland van de gemeente Duiven 16

8. Beschouwing over de mogelijke gevolgen van het ontwerp-streekplan voor de leefbaarheid van Lathum 18
8.1 Samenvatting van de uitkomsten van de interviews 18
8.2 Ontwikkelingen in het ontwerp-streekplan die mogelijk van invloed zijn op de leefbaarheid van Lathum 19
8.3 Het beeld van het ontwerp-streekplan afgezet tegen de uitkomsten van de interviews 21

9. Leemten in kennis en informatie 26

Bijlagen:
I. Literatuurlijst 28
II. Checklist I.e.r. Lathum 29
III. Lijst van geïnterviewde personen 31
IV. Interviewvragen 32
V. Uitkomsten van de interviews met de verschillende bevolkingsgroepen 34
VI. Analyses beleidsdocumenten bestaande toestand en autonome ontwikkeling 50
VI.1 Bestaande toestand 50
VI.2 Autonome ontwikkeling 52
VII. Het leefbaarheidseffectrapport en het ontwerp-streekplan 55
VII.1 Karakter van streekplan en leefbaarheidseffectrapport 55
VII.2 Afstemming LER op inspraak ontwerp-streekplan 56

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Lathum is een dorp ca. 10 kilometer ten oosten van Arnhem in de gemeente Angerlo. Het bevindt zich in een dynamisch gebied. Vooruitlopend op het nieuwe Streekplan Gelderland leek het de Werkgroep Lathum een goed idee de leefbaarheid van Lathum eens in beeld te laten brengen.

1.2 Status van de rapportage

Begin 1995 is aan de Landbouwuniversiteit Wageningen (LUW) de methodiek voor een leefbaarheidseffectrapportage (l.e.r.) ontwikkeld; een methode om aspecten van leefbaarheid op een meer systematische wijze in de besluitvorming te betrekken (Beeksma, 1995). Deze methode is echter nog niet uitgekristalliseerd en zal, mede aan de hand van case-studies, verder worden ontwikkeld en verfijnd. Deze projectstudie over Lathum zal daar een bijdrage aan leveren.

Het resultaat, het leefbaarheidseffectrapport (LER), moet in dit stadium van methodiek-ontwikkeling gezien worden als een communicatief instrument dat helderheid probeert te scheppen in de waardering door de bevolking van hun leefbaarheidssituatie en hun verwachting van veranderingen in die situatie naar aanleiding van de autonome ontwikkeling en overheidsplannen. Tevens wordt het wensbeeld van de bevolking in beeld gebracht.

1.3 Afbakening begrippen

Leefbaarheid is een moeilijk te definiëren begrip. Met de definitie van leefbaarheid die in dit onderzoek gehanteerd is, wordt voortgebouwd op eerder onderzoek van Beeksma (1995) waarin de eerste aanzet voor methodiekontwikkeling voor de leefbaarheidseffectrapportage heeft plaatsgevonden.

De door Beeksma (1995) gehanteerde definitie van leefbaarheid luidt als volgt:

> *het gaat bij de leefbaarheid om de mogelijkheden die een geografische eenheid (regio, kleine kern) de bewoners biedt om een door de bewoners gewenste leefwijze vorm te geven op basis van bereikbaarheid, het woonklimaat, de bestaanszekerheid, de verzorgingssituatie, het sociale klimaat en het bestuurlijke klimaat.*

Enserink (1983) haalt in zijn scriptie Groot aan en omschrijft het begrip leefbaarheid als 'de waardering van de sociaal ruimtelijke situatie waarin men zich bevindt'.

Met een ***leefbaarheidseffectrapportage*** (l.e.r.) wordt beoogd om aspecten van leefbaarheid op een meer systematische en evenwichtige wijze te betrekken in de besluitvorming over maatregelen met betrekking tot het landelijk gebied (Beeksma en Hidding, 1995). De leefbaarheidseffectrapportage in haar huidige vorm kan dienst doen als instrument voor belangenbehartiging omdat het de belangen van verschillende groeperingen meer expliciet

maakt. In dit LER worden de belangen van de bewoners van Lathum, ingedeeld in verschillende groeperingen, in beeld gebracht. L.e.r. staat voor leefbaarheidseffectrapportage in de zin van de methode en LER staat voor het leefbaarheidseffectrapport, het rapport dat opgesteld wordt na het doen van een leefbaarheidseffectrapportage.

In deze rapportage wordt de waardering van de bewoners van de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling in beeld gebracht, naast de meest wenselijke situatie; de wensen van de bewoners omtrent de ontwikkelingen. Onder de bestaande toestand wordt onder andere verstaan de tot nu toe bereikte resultaten van het vigerende beleid, aangezien enkele beleidsdocumenten al wat ouder zijn. Onder ***autonome ontwikkeling*** wordt verstaan: gewenste uitwerkingen/resultaten van het vigerende beleid en voortgang van niet door de overheid te beïnvloeden ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld vergrijzing, veranderende huishoudenssamenstelling en mobiliteitsveranderingen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt begonnen met een uitleg over de gehanteerde methodiek bij het leefbaarheidseffectrapport Lathum. Hoofdstuk 3 geeft kort samengevat de conclusies en aanbevelingen na deze leefbaarheidseffectrapportage. In de hoofdstukken 4 tot en met 6 worden beschrijvingen en waarderingen gegeven van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en de meest wenselijke toestand. Op deze resultaten van het onderzoek heeft een aantal bestuurlijk betrokkenen commentaar geleverd, dat in hoofdstuk 7 beschreven wordt. In hoofdstuk 8 worden de resultaten van dit LER afgezet tegen de mogelijke ontwikkelingen in het ontwerp-streekplan. Als laatste worden in hoofdstuk 9 de leemten in kennis en informatie beschreven.

In de bijlagen worden alle stappen in het proces toegelicht. Daarin valt te achterhalen hoe tot de uitspraken in het rapport is gekomen. Aangezien er op dit moment ook een gezondheidsonderzoek loopt aangaande de situatie rond de vuilverwerking Avira wordt dit punt in dit LER niet meegenomen.

2. Methodiek

Begonnen is met het schrijven van een 'situatieschets'. Naast de interviews zijn beleidsdocumenten bestudeerd op de leefbaarheidsfactoren en is een gesprek met een medewerker van de Recreatiegemeenschap gehouden om achtergrondinformatie te verzamelen. Informatie voor de situatieschets is voornamelijk gekregen door gesprekken met vertegenwoordigers van de Werkgroep Lathum en bestudering van de in de beginfase van het project beschikbare informatie/beleidsdocumenten. De situatieschets gaf een vrij ruw beeld van de leefbaarheidssituatie in Lathum en is in de loop van het opstellen van de rapportage aangevuld en veranderd met als eindresultaat dit rapport.

Met die situatieschets in de hand is de algemene lijst van leefbaarheidsaspecten van Beeksma (1995) doorlopen. Daarmee is een selectie gemaakt van de voor Lathum relevante leefbaarheidsaspecten. De leefbaarheidsaspecten zijn op te delen in aspecten van bereikbaarheid, woonklimaat, bestaanszekerheid, sociaal klimaat en bestuurlijk klimaat. De checklist l.e.r. Lathum is opgenomen als bijlage II.

De onderdelen van de checklist zijn omgezet in open interviewvragen. Voor open vragen is gekozen om alle mogelijke verwachtingen, meningen en waarderingen van de respondenten in beeld te krijgen, zonder mensen teveel in de mond te leggen. De interviewvragen zijn voorgelegd aan groepen bewoners met een bepaalde positie of rol in de lokale gemeenschap. De vragen zijn aan groepen respondenten en niet aan de respondenten individueel gesteld omdat de respondenten op die manier, middels onderlinge interactie, kunnen komen tot een goed en zo volledig mogelijk beeld van de leefbaarheid nu en in de toekomst.

De uitkomsten van de interviews worden in bijlage V per onderscheiden groep beschreven. De uitkomsten van elke groep zijn samengevat in tabelvorm waarin de aangedragen knelpunten en de verwachting omtrent de toekomstige gang van zaken is aangegeven (zie bijlage V). Per leefbaarheidsfactor is vervolgens een samenvattend beeld geschreven van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en van de meest wenselijke situatie (zie de hoofdstukken 4 t/m 6). Voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling bestaat die uit een beschrijving en waardering per situatie en voor de meest wenselijke situatie alleen uit een beschrijving.

De uitkomsten van de interviews zijn voorgelegd aan een tweetal bestuurlijk betrokkenen, die deze van commentaar hebben voorzien (zie hoofdstuk 7).

Als laatste is gekeken hoe op basis van de resultaten kan worden gereageerd op het ontwerp-streekplan (zie hoofdstuk 8).

3. Conclusies en aanbevelingen

3.1 Conclusies

* ***leefbaarheidssituatie Lathum***

Men is over het algemeen tevreden met de huidige situatie. Er is één eruitspringend knelpunt: de verkeersdrukte in de omgeving, zeker op topmomenten. Men begrijpt dat in de streek ontwikkelingen plaats dienen te vinden en dat dat ook in de achtertuin kan zijn. De netto hoeveelheid overlast moet alleen niet toenemen; als er zoveel moet worden toegegeven aan de economische ontwikkelingen van de streek, mag daar ook in evenredige mate wat voor terugkomen.

* ***communicatie van de overheden met de bewoners***

Problematischer is de gang van zaken 'rondom' de leefbaarheid: de communicatie van de overheden met de bewoners over ontwikkelingen die de leefbaarheid beïnvloeden. De bewoners geven aan dat de communicatie verbeterd kan worden en dat ze soms slecht op de hoogte worden gehouden over ontwikkelingen die wel in hun achtertuin plaatsvinden. Tegelijkertijd schrijft de provincie Gelderland in het Ontwerp Streekplan 1996: 'Cruciaal voor plattelandsvernieuwing, en in het verlengde daarvan verbetering van de leefbaarheid van het platteland, is het proces op grond waarvan beleid en projecten tot stand komen. In Gelderland wil men door middel van het gebiedenbeleid de onontbeerlijke actieve betrokkenheid van de bewoners van de streek mobiliseren. De meeste initiatieven zullen op gemeentelijk niveau moeten worden genomen'. Tijdens het opstellen van de l.e.r. Lathum is gebleken dat bewoners in de meeste gevallen een heel realistische kijk op de gang van zaken hebben. Zij begrijpen dat sommige ontwikkelingen, met negatieve gevolgen voor henzelf, nodig zijn en accepteren die ook. Zij willen echter wel graag goed op de hoogte worden gehouden van de plannen en graag kunnen meepraten/inspreken.

3.2 Aanbevelingen

* ***aan de provincie Gelderland***

De provincie heeft een belangrijke functie in het afwegen van bovengemeentelijke belangen en het bedenken en uitvoeren van bovengemeentelijk beleid. Het zou wenselijk zijn als zij zich actiever opstelde bij de 'gemeentegrens-overschrijdende problemen' die de leefbaarheid mogelijk negatief kunnen beïnvloeden. De provincie zegt toe initiatieven tot het opstellen van regionale leefbaarheidsplannen en de uitvoering daarvan actief te steunen door middel van personele en financiële bijdragen. Deze regionale leefbaarheidsplannen zijn een kans om de communicatie met de burger te verbeteren en het draagvlak voor het beleid te vergroten.

* ***aan de gemeente Angerlo***

Aanbevolen wordt om voor de kernen in de gemeente, waaronder Lathum, in samenwerking met de bewoners kernenplannen op te stellen, of een 'gemeentelijk kernenplan'. Dit plan moet een beschrijving van de huidige situatie en een visie voor de langere termijn op de ontwikkeling van de (afzonderlijke) kern(en) en directe omgeving bevatten. Te denken valt aan een werkwijze zoals bij deze l.e.r.: het vaststellen van positieve en negatieve situaties en ontwikkelingen en een wensbeeld voor de toekomst. Aan het

kernenplan dient een uitvoeringsplan gekoppeld te worden met de financiële onderbouwing en een tijdsplanning. De gemeente neemt door middel van het met (een vertegenwoordiging van) de burgers opstellen van zo'n kernenplan het initiatief de communicatie met de burger te verbeteren en heeft zo een document wat als uitgangspunt kan dienen voor haar bovengemeentelijke belangenbehartiging.

Literatuur over kernenplannen: 'Notitie inzake het opstellen van regionale kernenplannen', provincie Noord-Holland, maart 1979 en 'Landelijk Gebied: Natuurlijk Leefbaar' (beleidsvoornemen structuurplan Apeldoorn), Gemeente Apeldoorn, Dienst Ruimtelijk Beheer, Augustus 1991.

Hieronder de door de bewoners genoemde knelpunten afgezet tegen de bestuurlijke organen waar het initiatief tot oplossing ervan vandaan moet komen naar mening van de onderzoeker, gezien hun beleid verwoord in het ontwerp-streekplan of in een gesprek of commentaar.

Wie:	Provincie	Gemeente Angerlo	Recreatiegemeenschap
Knelpunt:			
* verkeer Rhederlaag		x	
* verkeerssituatie rond A12-afrit Westervoort	x		
* sociale veiligheid Rhederlaag		x	
* agrarische bestaansmogelijkheden	x	x	x
* dorpsontwikkeling Lathum		x	
* bestuurlijke openheid	x	x	
* communicatie	x		

4. Beschrijving en waardering van de bestaande toestand

4.1 Bereikbaarheid

In Lathum verplaatst men zich te voet of per fiets. Om naar elders te gaan, gebruikt men meestal de auto en soms de bus. Algemeen probleem bij de bereikbaarheid is de drukte op topmomenten. Dat kan een mooie zomerse dag zijn op de wegen van en naar het Rhederlaag en dat kan de A12-afslag Westervoort op een koopavond zijn.

In vrijwel alle interviews komt de drukke Rivierweg als eerste naar voren. Het landbouwverkeer kan moeilijk de weg kruisen, de fietsers durven de weg niet over te steken en de automobilisten kunnen de weg moeilijk op of af. Aan de drukte veroorzaakt door de recreanten op de Rivierweg wordt vaak de drukte op de Marsweg en de dijk vastgekoppeld.

De drukte rond de A12-afslag Westervoort komt in alle interviews naar voren. De meeste mensen geven aan wel gewend te zijn aan de drukte en de toptijden zelf te vermijden, maar men zou toch graag verbetering zien.

De enige verbinding die als onder de maat wordt beschouwd is de verbinding met Zevenaar, zowel per fiets, auto als per openbaar vervoer.

Ten aanzien van de bereikbaarheid voor fietsers is geen eenduidig beeld te onderscheiden. De één vindt de veiligheid absoluut voldoende, de ander vindt het gevaarlijk dat fietsers noodgedwongen aan de verkeerde kant van de (Rivier)weg over het fietspad moeten rijden. Het grootste knelpunt was fietsen naar Duiven, dat nu opgelost wordt door de aanleg van een fietspad. De openstelling van de dijk waardeert men uit recreatief oogpunt.

De openbaar vervoersituatie vindt men over het algemeen goed, behalve de al eerder genoemde verbinding met Zevenaar.

4.2 Woonklimaat

Bij de vraag aan de respondenten naar hun waardering van het wonen in Lathum komen uitspraken als 'prima' en 'ideaal' op tafel. De meeste mensen hebben bewust gekozen voor het wonen in een dorp en accepteren daar dan ook de gevolgen van, zoals bijvoorbeeld het nauwelijks aanwezig zijn van voorzieningen.

Belangrijk bij de waardering van het wonen in en rond Lathum zijn de recreatieve mogelijkheden in de omgeving en de nabijheid van grote steden met veel voorzieningen. Dat zijn belangrijke factoren bij de waardering 'ideaal': men woont rustig op het platteland, heeft voldoende recreatiemogelijkheden en zit binnen een kwartier met de auto in de stad, als men wil.

Ondanks de lovende woorden zijn er echter enkele knelpunten door de respondenten naar voren gebracht.

Twee zaken die in bijna alle interviews naar voren komen zijn de woningbouw en de voorzieningen. Er is geregeld woningbouw nodig om de bevolkingssamenstelling evenwichtig te houden, zo is de algemene mening. Alhoewel de meeste respondenten aangeven gewend te zijn aan het feit dat er nauwelijks voorzieningen zijn in Lathum, zou men zaken als de komst van een winkel of een giromaat wel waarderen. Door vele respondenten wordt gewezen op het feit dat het vooral voor ouderen lastig is dat de meeste voorzieningen elders zijn.

De respondenten vinden dat de sociale veiligheid afneemt. Zij merken een toename van de criminaliteit en vandalisme terwijl het politietoezicht afneemt.

Bij sommige respondenten bestaan angstgevoelens ten aanzien van de eventuele vervuiling door de Avira. Aangezien er op dit moment ook een gezondheidsonderzoek loopt, is dit punt in deze l.e.r. verder niet meegenomen.

4.3 Bestaanszekerheid

In en rond Lathum is weinig werkgelegenheid en zijn de mogelijkheden om een bedrijf te beginnen ook nauwelijks aanwezig. Dit wordt echter door niemand als een probleem ervaren. Men is het gewend. Alleen de agrariërs hebben enkele specifieke problemen bij de instandhouding van hun bedrijf.

Het feit dat van de bedrijven die er in Lathum waren de meeste zijn vertrokken, onder andere naar het bedrijventerrein in Giesbeek, wordt zelfs gewaardeerd.

4.4 Sociaal klimaat

De lokale gemeenschap is hecht. Lathum is een dorp waar vrij veel in groepsverband wordt gedaan. Lathum wordt beschouwd als een 'open' dorp waar buitenstaanders best tussen kunnen komen, als ze willen. Belangrijke elementen in het dorpsleven zijn de school, de verenigingen en de jaarlijkse activiteiten. Men beschouwt Lathum als een actief dorp, waar vrij veel georganiseerd wordt.

Lathum is de afgelopen 10 jaar 'opener en ruimdenkender' geworden, mede dankzij de verbeterde ontsluiting.

4.5 Bestuurlijk klimaat

Over het algemeen is er een goed contact tussen georganiseerde groeperingen als de verenigingen, de georganiseerde landbouw en het schoolbestuur en de gemeente Angerlo.

Het contact tussen de 'individuele burger' en de overheden zou beter kunnen. Vele mensen vinden het vervelend dat zij niet of te laat op de hoogte raken van ontwikkelingen omdat mededelingen van de gemeentes en provincie niet in alle kranten worden gepubliceerd. De gemeente Angerlo wordt wel als goed bereikbaar beschouwd via onder andere het wekelijkse spreekuur. De bevolking kwalificeert zichzelf als 'geïnteresseerd', voorlichtings- en inspraakactiviteiten zijn altijd druk bezocht.

De behartiging van de gemeente Angerlo van haar bovengemeentelijke belangen of haar belangen in het grensgebied van de gemeente wordt van 'redelijk' tot 'slecht' gekwalificeerd.

4.6 Samenvatting analyse vigerende beleid

Zoals overal in Nederland is ook dit gebied voorzien van meerdere lagen beleid. Lathum valt in provinciale en rijksnota's onder de gebieden 'waar ecologische kwaliteiten richtinggevend zijn' of die zijn 'gericht op ontwikkeling van het agrarisch gebruik'. Voor de kernen van de gemeente Angerlo zelf is weinig aandacht, terwijl zaken als een Rhederlaag en de ontwikkelingen van de groeikern Duiven of het regionale belang van een bedrijventerrein de beleidsmakers meer opvalt dan de (leefbaarheid van de) dorpskernen. Goed voorbeeld is een kaart in het Ontwerp-bestemmingsplan Rijderbos (figuur 1, blz.3) waarin de situering van het plangebied in een groter geheel wordt aangegeven, waarbij Lathum niet eens voorkomt op de kaart.

Behalve dat opvalt dat Lathum een beetje wegvalt in het drukke beeld, valt ook op dat er vele, soms strijdige, uitspraken over hetzelfde gebied worden gedaan in de verschillende nota's. Ecologische kwaliteiten zijn richtinggevend, agrarisch gebruik wordt ontwikkeld, een stedelijk uitloopgebied wordt ontwikkeld en de toeristische functie van bestaande, druk bezochte watersportgebieden wordt versterkt.

4.7 Conclusie

Men is over het algemeen tevreden met de huidige situatie. Er is één eruitspringend knelpunt: de verkeersdrukte in de omgeving, zeker op topmomenten.

5. Beschrijving en waardering van de autonome ontwikkeling

5.1 Bereikbaarheid

De respondenten denken dat de huidige drukke situatie alleen maar drukker zal worden in de toekomst. Men vindt dat er door de overheden te weinig gedaan wordt aan de knelpunten voor de bewoners.

5.2 Woonklimaat

Van agrarische kant bestaat de vrees dat het bij de huidige uitbreidingen van de bedrijventerreinen Roelofshoeve en Rijderbos niet blijft. Ook al blijft het daar wel bij, dan is men nog steeds van mening dat de bedrijven op Roelofshoeve en Rijderbos aan de strengst mogelijke milieunormen moeten gaan voldoen. Bij dat laatste speelt onder andere mee dat het de individuele agrariër veel tijd en geld kost de procedure van een schadeclaim op te starten en vol te houden, aangezien het soms moeilijk is te bewijzen wie de dader is, terwijl de agrariër wel schade ondervonden heeft.

De respondenten zijn op zich niet tegen uitbreidingen, of dit nu rond de A12 of op het Rhederlaag is, maar men is van mening dat de hoeveelheid overlast voor de bevolking van Lathum niet groter mag worden dan nu het geval is. Daarbij komt men met ideeën als het gebruiken van betere technieken bij de bedrijvigheid of het aanpassen van de infrastructuur aan de toenemende verkeersstroom richting bedrijvigheid of recreatiegebied. Het feit dat de bedrijven geconcentreerd worden op één terrein wordt over het algemeen gewaardeerd, onder andere vanwege het feit dat de overlast zo ook geconcentreerd wordt.

De op handen zijnde gemeentelijke herindeling wordt over het algemeen gevreesd. De meeste respondenten verwachten er alleen maar nadelen van, zoals bijvoorbeeld het meer moeten betalen als men onder een andere gemeente komt te vallen. Alleen de geïnterviewde agrariërs spreken zich uit voor een gemeentelijke herindeling, omdat men denkt, als men in de gemeente Duiven valt, beter te kunnen meepraten en beter gehoord te worden bij uitbreidingen daar.

5.3 Bestaanszekerheid

Behalve in de recreatie in het Rhederlaag ziet men weinig mogelijkheden om een bedrijf te ontwikkelen in Lathum en omgeving. In de recreatie zien de meeste respondenten wel veel mogelijkheden met als belangrijk nadeel dat het allemaal seizoenswerk is.

5.4 Sociaal klimaat

De meeste respondenten verwachten dat het dorpse karakter niet snel zal veranderen, ondanks de toenemende invloeden van buitenaf.

5.5 Bestuurlijk klimaat

Verdere bestuurlijke schaalvergroting wordt door de meeste respondenten niet wenselijk geacht. Men verwacht dat bij die schaalvergroting het contact met het bestuur steeds 'afstandelijker, onoverzichtelijker en onpersoonlijker' gaat worden.

5.6 Samenvatting analyse vigerende beleid

Hier valt ook op dat Lathum een beetje wegvalt in het drukke beeld en dat er vele, soms strijdige, uitspraken over hetzelfde gebied worden gedaan in de verschillende nota's. Ecologische kwaliteiten zijn richtinggevend, agrarisch gebruik wordt ontwikkeld, een stedelijk uitloopgebied wordt ontwikkeld en de toeristische functie van bestaande, druk bezochte watersportgebieden wordt versterkt.

Lathum komt wat meer in beeld bij actuele ontwerp-bestemmingsplannen (Rijderbos, Roelofshoeve). Aangezien nu beter dan voorheen naar eventuele milieu-effecten wordt gekeken en ook 'over de grens' (van de gemeente), wordt in die plannen dan ook gesteld dat aan die plannen 'een aantal problemen verbonden zijn, waarvan de oplossing van essentieel belang is voor de verdere opzet en haalbaarheid van het plan'. De milieu-effecten overschrijden bij het uitvoeren van de plannen zoals ze er nu liggen de normen. Er zijn nog vele problemen te overwinnen voor er een bevredigend besluit genomen kan worden.

5.7 Conclusie

De huidige situatie wordt door de respondenten in grote lijnen positief gewaardeerd. Men begrijpt tegelijkertijd dat in de streek ontwikkelingen plaats dienen te vinden en dat dat ook in de achtertuin kan zijn. De netto hoeveelheid overlast moet alleen niet toenemen; als er zoveel moet worden toegegeven aan de economische ontwikkelingen van de streek, mag daar ook in evenredige mate wat voor terugkomen.

6. Beschrijving van de meest wenselijke situatie

6.1 Bereikbaarheid

In vrijwel alle interviews komt de drukke Rivierweg als eerste naar voren. Algemene wensen zijn verkeersremmende maatregelen zoals bijvoorbeeld de aanleg van rotondes op de kruisingen of het verplaatsen van de as om het uitzicht te verbeteren. Aan de drukte van de recreanten op de Rivierweg wordt vaak de drukte op de Marsweg en de dijk vastgekoppeld. Ook daar geldt de wens van verkeersremmende maatregelen. In één van de interviews komt de wens naar voren de verkeerssituatie op/rond het Rhederlaag en de aan- en afvoerwegen als de Rivierweg integraal aan te pakken. In deze integrale aanpak zouden de verkeersstromen gescheiden moeten worden, zodat de recreant het Rhederlaag gemakkelijk bereikt en de Lathummer Lathum gemakkelijk bereikt.

Dit zelfde idee is opgekomen voor de situatie rond de A12-afslag Westervoort. Hier komt men met ideeën als een betere bewegwijzering zodat de klanten van Makro en Ikea de juiste afslag nemen, een nieuwe afslag tussen de afslagen Westervoort en Duiven en verbreding van de huidige afslag Westervoort. Een integraal verkeersplan, mede gebaseerd op de ontwikkelingen op Roelofshoeve en Rijderbos zou hier wenselijk zijn.

Tijdens één van de interviews kwam het idee van een rondgaande buslijn Didam-Zevenaar-Duiven-Westervoort-Lathum-Giesbeek-Angerlo naar voren.

6.2 Woonklimaat

Over het algemeen wenst men dat de huidige sfeer behouden blijft, ondanks de toenemende invloeden van buitenaf. De sfeer denkt men vooral te kunnen behouden als uitbreidingen op een bij Lathum passende schaal (op kleine schaal) plaats kunnen vinden (uitbreidingen van de bedrijven- en industrieterreinen, woningbouw enzovoorts).

Zo'n tien jaar terug is er een periode geweest dat er in Lathum geen woningen gebouwd mochten worden, aangezien andere kernen in de regio aangewezen waren als groeikern. Dit had onder andere als gevolg dat jonge gezinnen geen huis konden vinden en zich in een andere kern vestigden, waardoor de bevolking vergrijsde. Om een tweede periode van vergrijzing te voorkomen is geregeld woningbouw nodig. Het merendeel van de respondenten wil die woningbouw 'mondjesmaat' en het liefst voor de jongeren/jonge gezinnen van de eigen bevolking. Men heeft op zich geen bezwaar tegen de komst van buitenstaanders, maar alles moet binnen proporties blijven. Voor het behouden van de zo gewaardeerde huidige sfeer moet de woningbouw met mate plaatsvinden en moeten jonge mensen uit Lathum die in Lathum willen blijven wonen daar een kans toe krijgen.

Van de recreatiemogelijkheden in de buurt wordt ook door Lathummers ruim gebruik gemaakt. Voorbeelden zijn het Rhederlaag en de fietspaden over de dijk. Wens ten aanzien van de recreatiemogelijkheden is dat de negatieve effecten ervan aangepakt worden of dat er strenger tegen opgetreden gaat worden. De respondenten denken onder meer aan optreden tegen foutparkeren rond het Rhederlaag en meer preventief toezicht op het Rhederlaag (tegen vandalisme, inbraken en drugshandel).

Bij sommige respondenten bestaan angstgevoelens ten aanzien van de eventuele vervuiling door de Avira. Over het algemeen is men het er over eens dat de Avira en andere te /bouwen bedrijven op Roelofshoeve aan de strengst mogelijke milieunormen moeten voldoen. Van de agrarische kant komt het idee van een 'Rampenpot Roelofshoeve': de bedrijvigheid op Roelofshoeve stort geld in een fonds dat bij vervuiling een schadevergoeding aan het slachtoffer betaalt en de bedrijven moeten daarna zelf onderling uitzoeken wie de vervuiler is. Van de kant van de plaatselijke politiek komt de opmerking dat de burgers van Lathum meer de voordelen van de aanwezigheid zouden mogen zien; als voorbeeld wordt genoemd een door de bedrijven betaalde groenstrook om het bedrijventerrein heen.

Van agrarische kant kwam de wens om de uitbreidingen niet te hard te laten gaan, het Duivense en Lathumse Broek moet het 'Groene Hart' blijven.

Ondanks dat men gewend is aan het feit dat er nauwelijks voorzieningen zijn, zou men toch graag een winkel of een giromaat wensen. In twee interviews kwam het idee naar voren van 'deeltijdvoorzieningen'; als voorbeeld werd tijdens een interview genoemd een bankfiliaal dat twee dagdelen per week opent in Lathum.

6.3 Bestaanszekerheid

Opvallend is dat de meeste respondenten geen wensen hebben met betrekking tot de bestaanszekerheid. Er zijn weinig mogelijkheden om een bedrijf te ontwikkelen, maar dat wordt ook niet als probleem gezien. Dat is niet echt verwonderlijk met grote steden als Arnhem en Nijmegen in de buurt en grote bedrijventerreinen rond de A12. Men hoopt echter wel dat Lathum geen 'forensendorp voor de beter gesitueerden' wordt.

6.4 Sociaal klimaat

Men waardeert de huidige sfeer en wenst dat die behouden blijft.

6.5 Bestuurlijk klimaat

Het contact tussen de 'individuele burger' en de overheden zou beter kunnen. Veel mensen vinden het vervelend dat zij niet of te laat op de hoogte raken van ontwikkelingen omdat mededelingen van de gemeentes en provincie niet in alle kranten worden gepubliceerd.

De huidige besturen 'op kleine schaal' worden gewaardeerd. Men wenst ze graag zoveel mogelijk op het huidige niveau te houden, omdat men een achteruitgang in het contact met de overheden verwacht bij schaalvergroting. De gemeentelijke herindeling wordt over het algemeen gevreesd, alleen van agrarische zijde wordt een herindeling toegejuicht vanuit het idee daarna beter te kunnen meepraten over de ontwikkelingen in hun 'achtertuin'. De agrariërs zouden wel onder de gemeente Duiven willen vallen.

6.6 Conclusie

Zoals ook al in hoofdstuk 5 beschreven, is men best bereid om in redelijke mate toe te geven aan ontwikkelingen die nodig zijn. Daar moet echter een redelijke compensatie voor terugkomen. Men komt met concrete ideeën als:

* een integraal verkeersplan;
* meer politietoezicht;
* 'Rampenpot Roelofshoeve';
* goede groenstrook om bedrijventerrein visueel te blijven afschermen bij uitbreiding.

7. De bestuurlijk betrokkenen: een reactie

Tijdens de reeks interviews met de groepen bewoners heeft ook een gesprek plaatsgevonden met een medewerker van de Recreatiegemeenschap Veluwe. De weerslag daarvan staat in paragraaf 7.1 beschreven. De uitkomsten van de interviews met de bewoners zijn voorgelegd aan twee wethouders die deze van commentaar hebben voorzien. De commentaren staan in de paragrafen 7.2 en 7.3.

7.1 Een gesprek met dhr. Klein Swormink van de Recreatiegemeenschap Veluwe

(Het gesprek is gehouden door de onderzoeker samen met ir. L.Moerdijk t.b.v. respectievelijk de l.e.r. Lathum en het practicum Inrichtingsvraagstukken Recreatie & Toerisme van de LUW. In het gesprek is nog veel meer aan bod gekomen, maar die zaken waren niet relevant voor de l.e.r. Lathum. Onderstaand worden de onderwerpen die relevant zijn als reactie/aanvulling op de uitkomsten van de interviews met de bewoners kort beschreven.)

Het tegengaan van het parkeren buiten de daarvoor bestemde parkeerplaatsen (waarvoor betaald moet worden) is een lastige zaak. Het deed zich vooral langs de Marsweg voor. Het foutparkeren is na het nemen van enkele maatregelen beter in de hand te houden. De gemeente zal er nog wat meer tegen op gaan treden door middel van onder andere parkeerverboden. 'We werken als Recreatiegemeenschap samen met de gemeente om dat toezicht gezamenlijk te doen. Toezicht is één van de grotere problemen in deze gebieden. Wij vinden dat de politie wat meer toezicht moet houden, maar de politie heeft geen tijd en geld. We hebben een constructie bedacht met oproepkrachten, waar ook de reservepolitie een rol in zou spelen, maar het ziet er naar uit dat dat niet doorgaat, dan zullen we toch weer moeten gaan werken met mensen die op oproepbasis ingezet kunnen worden. Er is wel altijd politie nodig als er echt opgetreden moet worden. Dat is ook een taak van de politie.'

'We zijn zelf voorstander van preventief toezicht, dat doen we door op oproepbasis toezichthouders in te zetten. Preventief blijkt goed te werken, de recreanten worden aangesproken als ze in het terrein lopen, mensen voelen zich veiliger en plezieriger als er toezichthouders rondlopen. De organisatie ervan is lastig.'

'Een maatregel tegen foutparkeren die we hebben genomen is het plaatsen van paaltjes langs de Marsweg. Er zijn verder niet zoveel plaatsen waar dat nodig is. Ik heb het gevoel dat het parkeerprobleem steeds verder wordt ingedamd.'

'We signaleren dat er steeds meer gefietst wordt. Daarom gaan we een nieuw fietspad langs de zuidkant van het Rhederlaag aanleggen en komt er eindelijk een fietspad naar Duiven bij. Verder kan er over de dijk gefietst worden. Met de verbetering van de dijken wordt ook een fietspad aangelegd. De dijken worden bewust autoluw gemaakt.'

7.2 Commentaar door wethouder Kemper van de gemeente Angerlo

(portefeuille Sociale Zaken en Welzijn, Cultuur, Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting)

Wethouder Kemper noemt de l.e.r. Lathum 'opbouwend'. Op hoofdlijnen vraagt hij zich af hoe de l.e.r. gebruikt gaat worden, wat de status ervan is, en inhoudelijk vindt hij er bruikbare zaken in zitten.

Uit het rapport trekt hij de conclusie dat het 'in Lathum per saldo mooi wonen is, maar er zijn een aantal knelpunten'. Daar moet je als gemeente dan naar kijken. Moeten anderen daar naar kijken (de Recreatiegemeenschap, de regio, het rijk of een andere gemeente), dan moet je als gemeente je invloed uitoefenen zodat anderen er naar gaan kijken.

Als voorbeeld noemt hij de Rivierweg. Dat is een zaak van de Provincie. Die vindt dat er nu te weinig auto's rijden om er wat aan te doen. Over 10 jaar zijn er misschien wel 'voldoende' auto's, maar dan ben je te laat. De gemeente heeft samen met de Recreatiegemeenschap en de provincie het initiatief genomen een Verkeerscirculatieplan Rhederlaag op te zetten.

Over het hele Rhederlaag ligt een bestemmingsplan. Er moet eens kritisch gekeken worden met z'n allen hoe die bestemmingen in te vullen, rekening houdend met verkeers- en verblijfsrecreatieontwikkelingen. Er moet geen stand-still-situatie komen, want stilstand is achteruitgang naar de mening van de wethouder. De gemeente neemt samen met de Recreatiegemeenschap de verantwoording voor die invulling. Over dit soort zaken wil hij juist in dialoog gaan met de burger. Is de instelling van de burger bij zulke zaken dat 'hij tegen is om tegen te zijn', dan kom je er niet uit. Als je met elkaar in dialoog gaat en van alle kanten de algemene belangen boven het eigen belang worden gesteld, dan vindt hij de l.e.r. een waardevol instrument. Het LER zou dan onder andere uitgangspunt voor de discussie kunnen zijn.

Op de kritiek dat de gemeente onvoldoende haar bovengemeentelijke belangen behartigt, geeft hij aan dat de gemeente Angerlo een kleine gemeente is en soms onvoldoende macht en invloed heeft op zaken die op bovengemeentelijk en regionaal niveau spelen. De vorige wethouder Ipskamp heeft echter op het gebied van milieu en met name bij de vuilverbranding toch veel bereikt.

Over de opmerking dat de communicatie van de gemeente naar de burger niet altijd even goed gaat, dat burgers soms niet op de hoogte zijn omdat de mededelingen niet gepubliceerd worden in het krantje dat die burger leest (hoewel dat voornamelijk over grensoverschrijdende zaken richting de gemeente Angerlo gaat), zegt hij dat als men er echt belang bij heeft, men zich dan maar op de Gelderlander moet abonneren. Daar staan alle mededelingen altijd wel in.

Over de communicatie direct met de burger merkt hij op dat ook hij die goed vindt omdat Angerlo een kleine gemeente is en de bereikbaarheid van het bestuur daardoor heel goed is. De wethouder verwacht evenals vele respondenten dat de afstand tussen burger en

bestuur groter gaat worden bij een gemeentelijke herindeling. Herindeling is onder andere om die reden dan ook niet aan de orde, is het standpunt van de gemeente Angerlo, waar zij zich ook hard voor zullen maken.

Over de opmerking dat de gemeente actiever contact moet zoeken, zegt hij dat de gemeente daar nu al mee bezig is. Als voorbeeld noemt hij het initiatief van de gemeente om een dialoog aan te gaan met de Werkgroep Lathum. Men moet wel begrip voor elkaars standpunten hebben en soms het eigen belang loslaten ten gunste van het algemeen belang. Bij de communicatie met de burger zou naar de mening van Kemper vanuit de overheid wel eerder de dialoog gezocht mogen worden en de burger zou meer mee kunnen werken om er een dialoog van te maken en geen eenrichtingverkeer.

De gemeente Angerlo werkt er aan om een aantal Melkert-banen in te zetten als een soort 'recreatiewachten' om de sociale veiligheid op het Rhederlaag te verhogen. Het knelpunt van de achteruitgang van de sociale veiligheid is door de gemeente gesignaleerd en zij is bereid om er mensen en middelen voor in te zetten om de sociale veiligheid te verhogen. Zij zijn daarover ook in contact met de Recreatiegemeenschap, de provincie en de politie.

Het idee dat de deeltijdvoorzieningen niet rendabel zijn vanwege de schaalgrootte van een dorp en de marktwerking vindt ook hij jammer, maar als overheid kan je niet op alles reageren.

Het idee van de 'Rampenpot Roelofshoeve' acht de wethouder moeilijk haalbaar. Het is ook niet aan de orde aangezien de overheid de plicht heeft om te controleren om daadwerkelijke schade te voorkomen.

7.3 Commentaar door wethouder Nijland van de gemeente Duiven

(portefeuille Openbare Werken, Verkeer, Milieu en Financiën)

De leefbaarheidseffectrapportage geeft een goede indruk hoe de bewoners van Lathum hun woon-, werk- en leefomgeving ervaren. Gezien het aantal geïnterviewden kan niet gesproken worden van een breed gedragen onderzoek. In zijn algemeenheid blijken de inwoners van Lathum redelijk tevreden. Voor de bestuurders geven de resultaten duidelijk richting aan.

De verkeersdrukte wordt door alle respondenten genoemd. Een opmerkelijk feit, daar men het tevens heeft over "Lathum is een 'prima' of 'ideale' plaats om te wonen en men zit binnen een kwartier met de auto in de stad". Men moet blijkbaar veel gebruik van de auto maken, maar ervaart het als een bedreiging als auto's in de omgeving van Lathum overlast bezorgen of wanneer men niet ongestoord de eigen auto kan gebruiken.

Als knelpunten worden de hoge snelheden op de Rivierweg en de drukte bij de aansluiting van de Rivierweg op de A12 genoemd. Het is verbazingwekkend dat de inwoners van Lathum meer hinder hebben van het verkeer dan van de milieubedrijven op het Duivense industrieterrein. Het idee om in de A12 een extra afrit te maken tussen de afrit Westervoort en Duiven is niet mogelijk. De afstand tussen beide afritten is te gering en er vinden

teveel 'weefbewegingen' plaats. Plannen voor aanpassingen van de Rivierweg en de aansluiting op de A12 zijn in ontwikkeling.

Een goede groenafscherming van het Duivense industrieterrein en de strengste milieu-eisen voor de vuilverwerking Avira noemen op één na alle respondenten. Hier ligt duidelijk een taak voor de gemeentebesturen om hier op te letten. Aan de strengste milieu-eisen wordt reeds uitvoering gegeven door de normen van het Besluit Luchtemissies Afvalverbranding (BLA). De rookgassen worden door rookgasreinigingsinstallaties vrijwel geheel van hun verontreiniging ontdaan.

Bij de agrarische ontwikkelingen geeft het te denken dat agrariërs, bij een gemeentelijke herindeling, meer zien in een indeling bij Duiven.

8. Beschouwing over de mogelijke gevolgen van het ontwerp-streekplan voor de leefbaarheid van Lathum

In het streekplan leggen Provinciale Staten hun visie vast ten aanzien van de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de betrokken streek. Dit betekent dat aan de beleidsuitspraken in het plan de eis moet worden gesteld dat zij zijn gericht op de ruimtelijke aspecten van maatschappelijke ontwikkelingen en toegesneden zijn op het bovengemeentelijke belang. In het streekplan is een bepaalde mate van globaliteit nodig om flexibel in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen.

8.1 Samenvatting van de uitkomsten van de interviews

Er zijn enkele hoofdlijnen te onderscheiden in de waardering van de respondenten van hun leefbaarheidssituatie en de verwachting van veranderingen daarin die ruimtelijk van aard zijn en van bovengemeentelijk belang zijn. De zaken die de respondenten aandroegen ten aanzien van de bereikbaarheid van het bestuur worden in dit hoofdstuk ook meegenomen.

de verkeersafwikkeling
De respondenten geven aan dat het probleem de drukte op topmomenten is. Een groot deel van het probleem zou zijn opgelost als de verkeersstromen naar de grote 'attracties' als het Rhederlaag en het bedrijventerrein met onder andere de Ikea zouden worden gescheiden van de lokale verkeersstromen; de aan- en afvoerwegen naar en van het dorp. Een ander deel van het probleem is het foutparkeren tijdens de drukte op het Rhederlaag; men zou graag zien dat daar meer tegen opgetreden wordt.

de recreatieve ontwikkeling
De vele recreatieve mogelijkheden in de omgeving worden positief gewaardeerd door de respondenten. Zoals bij alle door hen besproken zaken geldt ook hier dat men het principe hanteert dat de ook aanwezige overlast in ieder geval niet groter mag worden. De overlast komt voornamelijk van de dagrecreanten en hangt voor een deel samen met de verkeersdrukte en de foutparkeerders, maar voor een deel ook met de sociale veiligheid.

de agrarische ontwikkeling
Zoals bijna overal in Nederland hebben de agrariërs het ook hier niet makkelijk. Zij werken echter graag constructief mee aan het bedenken van oplossingen voor problemen als ze er bij betrokken worden. Belangrijke negatieve factoren bij de agrarische bestaansmogelijkheden zijn de toenemende vraag naar ruimte ten behoeve van andere functies en de stroom aan veranderende regels die over de agrariërs heen blijft komen.

de dorpsontwikkeling
De in gang gezette woningbouw op kleine schaal wordt gewaardeerd om het dorp 'leefbaar' te houden. Meer voorzieningen worden wenselijk geacht. Men vindt de sociale veiligheid afnemen en zou maatregelen om dat tegen te gaan positief waarderen.

de bestuurlijke ontwikkeling
De huidige situatie van een goede bereikbaarheid van het bestuur door de kleine schaal wordt positief gewaardeerd en men zou het graag zo houden. Aan de communicatie en openheid schort nog wat, daar is niet iedereen even tevreden over.

8.2 Ontwikkelingen in het ontwerp-streekplan die mogelijk van invloed zijn op de leefbaarheid van Lathum

De informatie in deze paragraaf is ontleend aan het Ontwerp Streekplan Gelderland 1996 (Provincie Gelderland, voorlopig vastgesteld 28 november 1995). De indeling in de in paragraaf 8.1 onderscheiden ontwikkelingscategorieën is in deze paragraaf niet gehanteerd om het verhaal van de provincie en de door de provincie gehanteerde thema's duidelijk te houden.

De ontwikkeling van werk en het behoud van de relatieve rust en ruimte vormt de rode draad van het provinciale beleid. Het veiligstellen en verbeteren van de economische en ecologische structuur van Gelderland voor huidige en toekomstige generaties is het doel van het omgevingsbeleid. De drie strategische provinciale omgevingsplannen (streekplan, milieuplan en waterhuishoudingsplan) zijn wat betreft strategische doelen en gebiedsgerichte inzet van instrumenten volledig op elkaar afgestemd om zo adequaat mogelijk op omgevingsvraagstukken te kunnen reageren. Het centraal stellen van kwaliteit in plaats van kwantiteit is onder andere een uitgangspunt voor het provinciale omgevingsbeleid. De opdracht is het stimuleren van ontwikkelingen, waarbij ruimte wordt geboden aan kwaliteit en er zorg is voor de omgeving.

Het Streekplan Gelderland 1996 wil een positieve impuls zijn voor de noodzakelijke bestuurlijke samenwerking op verschillende niveaus. Regionaal/bovenlokaal gezien wil men dat door het oplossen van ruimtelijke knelpunten en gezamenlijke uitvoering van verstedelijkingsopgaven en ander relevant beleid. De provincie vindt bundeling van bestuurlijke krachten (op intergemeentelijk en (sub)regionaal niveau opereren) in plaats van ieder voor zich absolute noodzaak.

De hoofdlijnen van het ruimtelijke beleid geven voor de verstedelijking, het landelijk gebied en toerisme en recreatie de belangrijkste ordeningsprincipes in een zekere samenhang aan. Versterking van de eigenheid, de identiteit van de verschillende delen van de provincie is als één van de uitgangspunten voor het Streekplan Gelderland gehanteerd. Om daaraan beleidsmatig voldoende inhoud te geven is ervoor gekozen om naast de hoofdlijnen van ruimtelijk beleid een aantal gebiedsgerichte beleidsbeschrijvingen op te nemen in het plan. Hoofdlijnen en gebiedsgerichte beleidsbeschrijvingen liggen in elkaars verlengde en vormen in onderlinge samenhang het nieuwe provinciale ruimtelijke beleid.

* ***verstedelijking***
Voor de gehele provincie en de daarbinnen onderscheiden regio's geldt als uitgangspunt dat in ieder geval voor de regiogebonden behoefte adequate ontwikkelingsmogelijkheden worden geboden. Dit betreft dan vooral de woningbouw, bedrijfsterreinontwikkeling en bijbehorende infrastructurele en verzorgende voorzieningen. Op het niveau van de

gemeente en binnen het regionale samenwerkingsverband zijn waar nodig de instrumenten voorhanden om adequate oplossingen te bieden voor lokale en bovenlokale behoeften op het gebied van wonen, werken en verzorging. De provinciale taken liggen hierbij vooral op het regionale en bovenregionale niveau. Aan bedrijvigheid van buiten de provincie wordt ruimte geboden op regionale bedrijventerreinen. Bereikbaarheid van kleine(re) kernen en de leefbaarheid van het platteland vragen om oplossingen als collectieve vraagafhankelijke openbaar vervoersystemen en maatwerk ten aanzien van mobiliteitsdoelstellingen en locatiebeleid. Samen met regionale samenwerkingsverbanden en gemeenten zullen oplossingen op maat worden gezocht, teneinde recht te doen aan de specifieke regionale omstandigheden. Voor de A12 wordt partiële verbreding/verbetering voorzien. In de woonkernen kan de detailhandel zich ontwikkelen conform de lokale behoefte.

* ***landelijk gebied***

Het ruimtelijke beleid richt zich op behoud en verbetering van de kwaliteit van natuur, landschap en cultuur-historische structuren, en daarbij tevens op bevordering van de ontwikkeling van een economisch en milieuhygiënisch duurzame landbouw. In de zone 'natuur/landbouw', waar Lathum in valt, is natuur de richtinggevende functie voor de ontwikkeling van andere ruimtelijke functies. Onomkeerbare ingrepen die de beoogde natuurdoelstellingen frustreren worden geweerd. De landbouw vervult in deze zone een blijvende rol en kan zich binnen de randvoorwaarden van de natuur duurzaam ontwikkelen. Plattelandsvernieuwing richt zich op de verbetering van de kwaliteit van het landelijk gebied, met inbegrip van de plattelandskernen. Cruciaal voor plattelandsvernieuwing, en in het verlengde daarvan verbetering van de leefbaarheid van het platteland, is het proces op grond waarvan beleid en projecten totstandkomen. In Gelderland wil men door middel van het gebiedenbeleid de onontbeerlijke actieve betrokkenheid van de bewoners van de streek mobiliseren. De meeste initiatieven zullen op gemeentelijk niveau moeten worden genomen. Op regionaal niveau is het van belang om vanuit de samenhang tussen sectoren oplossingen voor leefbaarheidsproblemen te zoeken. Bij een integrale projectmatige aanpak van plattelandsproblematiek dienen de accenten te liggen op de sociaal-economische invalshoek, op het aansluiten bij de identiteit van de streek en op het ontwikkelen van streekgebonden activiteiten. Samen met vertegenwoordigers van het gebied in een regionaal verband zoeken naar oplossingsrichtingen en structuurversterkende projecten, waarbij de sterke punten van en de kansen in het gebied zelf als uitgangspunt worden genomen, leidt tot positieve resultaten. In verschillende lopende en op te starten gebiedsprocessen zullen de mogelijkheden tot plattelandsvernieuwing en verbetering van de leefbaarheid van het platteland worden aangegrepen. De provincie zal initiatieven tot het opstellen van regionale leefbaarheidsplannen en de uitvoering daarvan actief steunen door middel van personele en financiële bijdragen.

* ***toerisme en recreatie***

Het ruimtelijke beleid ten aanzien van toerisme en recreatie is primair gericht op kwaliteitsverbetering van het toeristisch-recreatieve produkt. Gekozen is voor een selectieve ontwikkeling van toerisme en recreatie. Uitgangspunten zijn:

- een ontwikkeling die is aangepast aan de draagkracht van de omgeving en die de druk geleidt en afleidt van de meest kwetsbare gebieden. Geen groei om de groei, maar investeren in een kwaliteitsverbetering van het produkt;

- het versterken van de regionale diversiteit van het toeristisch-recreatief produkt door gebruik te maken van de aanwezige sterke punten.

Bij recreatiebungalowcomplexen zijn uitgangspunten van het beleid dat (terreinen met) recreatiebungalows een aan de omgeving aangepast karakter dienen te hebben, permanente bewoning van de recreatiebungalows niet toegestaan is en dat de provincie samen met de gemeenten en (georganiseerd) bedrijfsleven een actiever handhavingsbeleid zal ontwikkelen.

Gebiedsgerichte beleidsbeschrijvingen
Het provinciale ruimtelijke beleid is gericht op ontwikkeling en uitvoering. Om met het beleid zo goed mogelijk te kunnen aansluiten op de regionale verscheidenheid van Gelderland is voor zeven functioneel-geografische gebieden een gebiedsgerichte beleidsbeschrijving opgesteld. Lathum valt in het gebied genaamd Oostelijk Rivierengebied. De gemeente Angerlo en haar plaatsen en ook het Rhederlaag worden in het Streekplan bij deze gebiedsgerichte beleidsbeschrijvingen niet genoemd.

8.3 Het beeld van het ontwerp-streekplan afgezet tegen de uitkomsten van de interviews

de verkeersafwikkeling
De respondenten geven aan dat het wegennet op dit moment de drukte op topmomenten niet aan kan. De verkeersstromen zouden meer gescheiden moeten worden. De provincie schrijft in het Ontwerp Streekplan Gelderland 1996: 'bereikbaarheid van kleine(re) kernen en de leefbaarheid van het platteland vragen om oplossingen als collectieve vraagafhankelijke openbaar vervoersystemen en maatwerk ten aanzien van mobiliteitsdoelstellingen en locatiebeleid. Samen met regionale samenwerkingsverbanden en gemeenten zullen oplossingen op maat worden gezocht, teneinde recht te doen aan de specifieke regionale omstandigheden'. In zijn commentaar geeft wethouder Kemper van de gemeente Angerlo aan dat 'de gemeente samen met de Recreatiegemeenschap en de provincie het initiatief heeft genomen een Verkeerscirculatieplan Rhederlaag op te zetten'. Vooralsnog kan geconstateerd worden dat het knelpunt onderkend is en dat er aan gewerkt gaat worden.

conclusie: Het verkeer is een belangrijke factor bij de onderkende knelpunten door de bewoners in de huidige situatie ten aanzien van de leefbaarheid. Het door de gemeente Angerlo genomen initiatief voor een Verkeerscirculatieplan Rhederlaag zal hopelijk dan ook een groot deel van de problemen oplossen. De provincie en de Recreatiegemeenschap hebben hier een belangrijke ondersteunende functie bij het opstellen en uitvoeren van het plan. Voor de provincie geldt dat ze met dit Verkeerscirculatieplan een belangrijke bouwsteen heeft voor het op te stellen regionale leefbaarheidsplan. Verkeer is naar de mening van de onderzoeker een belangrijk onderdeel van het op te stellen leefbaarheidsplan waarbij behalve naar de situatie rond het Rhederlaag ook gekeken moet worden naar de situatie op en rond de A12; zeker bij de geplande uitbreidingen van de bestaande bedrijventerreinen en ontwikkeling van nieuwe.

de recreatieve ontwikkeling
De respondenten geven aan op dit moment op beperkte schaal overlast te hebben van de recreatie en met name van de dagrecreanten. Deels vallen de problemen onder de verkeersafwikkeling en -ontwikkeling en deels onder de sociale veiligheid. De heer Klein Swormink van de Recreatiegemeenschap is in het gesprek uitgebreid ingegaan op de problemen rond de sociale veiligheid en toezicht op het Rhederlaag. De provincie schrijft in het Ontwerp Streekplan 1996: 'het ruimtelijk beleid ten aanzien van toerisme en recreatie is primair gericht op kwaliteitsverbetering van het toeristisch-recreatieve produkt' en 'uitgangspunt is een ontwikkeling die is aangepast aan de draagkracht van de omgeving'. Zowel de heer Klein Swormink van de Recreatiegemeenschap als wethouder Kemper van de gemeente Angerlo geven aan dat er nog eens goed gekeken moet worden naar de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan de opgelegde bestemmingen op en rond het Rhederlaag. Die invulling zal aangepast worden aan de ontwikkelingen. Door Kemper is aangegeven dat in dit kader ook het Verkeerscirculatieplan van belang is.

conclusie: Van de overlast, de verkeersafwikkeling en de sociale veiligheid, kan van beide kanten gezegd worden dat de problemen gesignaleerd zijn en dat er aan gewerkt wordt. De inbreng van de bewoners in de planvorming en de oplossing van problemen is niet zo duidelijk. Sociale veiligheid op het Rhederlaag, politietoezicht, buurtpreventie in Lathum, het zijn allemaal onderwerpen die in het Kernenplan Lathum behandeld zullen moeten worden (zie hoofdstuk 3) door de gemeente Angerlo. De problemen waar aan gewerkt gaat worden bevinden zich eerder op het niveau van de Recreatiegemeenschap en de gemeente dan op provinciaal niveau. Dit is een typisch voorbeeld van 'het samen met regionale samenwerkingsverbanden en gemeenten oplossingen op maat zoeken, teneinde recht te doen aan de specifieke regionale omstandigheden'. De provincie heeft hier een ondersteunende en overkoepelende rol te vervullen.

de agrarische ontwikkeling
Belangrijke negatieve factoren bij de agrarische bestaansmogelijkheden zijn de toenemende vraag naar ruimte ten behoeve van andere functies en de stroom aan veranderende regels die over de agrariërs heen blijft komen. In de zone 'natuur/landbouw' van het Ontwerp Streekplan Gelderland 1996, waar Lathum in valt, is natuur de richtinggevende functie voor de ontwikkeling van andere ruimtelijke functies. De landbouw vervult in deze zone een blijvende rol en kan zich binnen de randvoorwaarden van de natuur duurzaam ontwikkelen. Het beleid van de provincie is gericht op bevordering van de ontwikkeling van een economisch en milieuhygiënisch duurzame landbouw.

De provincie heeft het veiligstellen en verbeteren van de economische en ecologische structuur van Gelderland voor huidige en toekomstige generaties als hoofddoel van het omgevingsbeleid. Globaal bekeken, kan gesteld worden dat het verbeteren van de economische structuur tot een toenemende vraag naar ruimte ten behoeve van andere functies leidt en dat verbeteren van de ecologische structuur ('binnen de randvoorwaarden van de natuur duurzaam ontwikkelen') leidt tot de stroom aan veranderende (milieu)regels. De landbouw zal het zeker niet makkelijker krijgen. 'De landbouw' vervult dan wel een blijvende rol, maar te lezen valt in het Ontwerp Streekplan Gelderland 1996: 'de noodzakelijke ontwikkeling naar tweeledige duurzaamheid (aanpassing aan markt en milieu) zal

niet op alle bedrijven kunnen plaatsvinden. Verwacht wordt dat een groot aantal bedrijven deze investering niet zal kunnen opbrengen en dat, door het ontbreken van een blijvend perspectief op een gezinsinkomen, de bedrijfsvoering wordt stopgezet'.

conclusie: De landbouw is van oudsher een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid van Lathum. Onder andere vanwege het feit dat de landbouw en de recreatie de twee belangrijkste functies zijn waarbinnen werkgelegenheid is in en rond Lathum zelf. In de resultaten van de interviews met de bewoners valt te lezen dat de ontwikkeling van Lathum tot een 'forensendorp voor de beter gesitueerden' geen gewenste ontwikkeling is. Van de overheden mag dus wel meer inspanning verwacht worden om de schaars aanwezige werkgelegenheid te behouden. Aan de agrarische functie dient dus ook de nodige aandacht te worden besteed door het door de provincie op te stellen regionale leefbaarheidsplan.

de dorpsontwikkeling

De in gang gezette woningbouw op kleine schaal wordt gewaardeerd om een antwoord te kunnen bieden op de woningvraag. De provincie schrijft in het Ontwerp Streekplan dat op het niveau van de gemeente en binnen het regionale samenwerkingsverband waar nodig de instrumenten voorhanden zijn om adequate oplossingen te bieden voor lokale en bovenlokale behoeften op het gebied van wonen, werken en verzorging. Daarnaast wil de provincie de mogelijkheden tot plattelandsvernieuwing en verbetering van de leefbaarheid van het platteland aangrijpen in het actief steunen van initiatieven tot het opstellen van regionale leefbaarheidsplannen. De dorpsontwikkeling, de mate van uitbreiding, ook dit zijn allemaal zaken die in een Kernenplan Lathum behandeld zullen moeten worden (zie hoofdstuk 3) door de gemeente Angerlo. Gezien de gang van zaken rond de problematiek van de lagere school in Lathum en de manier waarop tot een oplossing is gekomen, blijkt dat zaken rond de dorpsontwikkeling heel goed op lokaal niveau opgelost kunnen worden door de bewoners samen met de gemeente.

conclusie: De dorpsontwikkeling is ook een belangrijke factor van de leefbaarheid, waarbij op lokaal niveau veel kennis aanwezig is en veel wensen leven, maar die niet los gezien moet worden van regionale of nog grootschaliger ontwikkelingen. Een belangrijk begrip waarop gelet moet worden hierbij is communicatie. Bij de gang van zaken rond het voortbestaan van de school is gebleken dat een goede communicatie (tussen schoolbestuur en lokale overheid) en het lokaal anders interpreteren van de regels ('naar de geest van de wet' i.p.v. 'naar de letter van de wet') heeft geleid tot een bevredigende oplossing.

De onderzoeker meent dat de provincie niet alleen initiatieven tot het opstellen van regionale leefbaarheidsplannen dient te steunen, maar het initiatief ook zelf dient te nemen. De provincie zou als het ware de ondersteuning (een voorzitter, het secretariaat etc.) van een leefbaarheidscommissie kunnen leveren, waarbij de lokale overheid en belangengroeperingen als deelnemers zitting kunnen nemen in de commissie. De leefbaarheidscommissie zou dan het regionale leefbaarheidsplan kunnen opstellen.

de bestuurlijke ontwikkeling

De provincie geeft in het Ontwerp Streekplan Gelderland 1996 aan dat zij op gemeentelijk en regionaal niveau vele initiatieven verwacht en ook de ruimte biedt om daar de oplossingen te laten bedenken en uitvoeren. Aan de andere kant geeft zij aan dat beleid steeds gestoeld moet zijn op een breder kader, 'een visie op de eigen rol in groter verband'. Gemeentes moeten regionaal kijken, regio's naar de streek en de provincie zelf landelijk of zelfs internationaal. Bestuurlijke samenwerking is nodig, niet alleen tussen de verschillende overheidsniveaus, maar ook intergemeentelijk en interprovinciaal. De besturen gaan zich op grotere schalen richten en komen dan misschien verder van de individuele burger af te staan. De respondenten geven aan het huidige kleinschalige bestuur ('de korte lijnen') positief te waarderen en alle ontwikkelingen richting schaalvergroting negatief te waarderen. Wethouder Kemper geeft in zijn commentaar aan dat een kleine gemeente ook maar een beperkte invloed heeft. De mogelijkheid bestaat dus dat kleine gemeentes of kleine kernen meegezogen worden in de stroom van de grotere gemeentes of kernen. Een idee is, zoals in hoofdstuk 3 aangegeven, om in een kernenplan ook voor de kleinere kernen vast te leggen wat op dit moment belangrijk is en welke ontwikkelingen wel of niet wenselijk zijn in de toekomst. Dit basisdocument dient dan als leidraad voor het beleid in de nabije toekomst. Een ander aspect van de huidige besturen op kleine schaal is de directe communicatie. Men verwacht dat ook de communicatie, waarop men nu al een en ander aan kritiek heeft, te lijden zal hebben onder de bestuurlijke schaalvergroting.

Algemeen uitgangspunt in het Ontwerp Streekplan Gelderland 1996 is het stellen van kwaliteit boven kwantiteit, een uitgangspunt dat in de uitkomsten van de interviews met de bewoners ook te lezen is. Uit de uitspraken van de bewoners kan eveneens een 'sobere instelling' gelezen worden, zowel ten aanzien van de huidige situatie als de meest wenselijke situatie.

De provincie schrijft in het Ontwerp Streekplan Gelderland 1996 dat 'huidige administratieve begrenzingen bij het benutten van kansen en het oplossen van problemen niet in de weg mogen staan' en dat zij 'samen met vertegenwoordigers van het gebied in een regionaal verband naar oplossingen zullen zoeken'. De bewoners geven op dit moment aan dat zij soms het gevoel hebben dat ze niet mee kunnen praten als er ontwikkelingen plaatsvinden in het grensgebied van een aangrenzende gemeente en dat ze soms te laat op de hoogte worden gesteld omdat niet alle mededelingen in alle krantjes verschijnen. De respondenten van agrarische kant hebben gezegd bij een gemeentelijke herindeling bij een andere gemeente ingedeeld te willen worden om beter mee te kunnen praten en gehoord te worden. Wil de provincie zich bij het benutten van kansen en het oplossen van problemen niet laten hinderen door administratieve begrenzingen en verwacht zij een actieve bijdrage van de lokale bevolking, dan zal er aan de communicatie en openheid nog behoorlijk wat gedaan moeten worden. Het zich niet laten hinderen door administratieve begrenzingen heeft positieve kanten (snellere of betere oplossingen voor problemen of het beter kunnen benutten van kansen), maar de bewoners geven op dit moment aan dat ze het gevoel hebben over zaken over de (gemeente)grens nauwelijks mee te kunnen praten en/of gehoord te worden. Het voorbijgaan aan die grenzen kan voor de bevolking en dus de leefbaarheid ook negatieve kanten hebben (ontwikkelingen die ze graag anders hadden gezien, of waar ze alternatieven voor hebben, die nu niet gehoord worden), zeker waar de

ontwikkelingen, zoals in Lathum, in hoge mate bepaald worden door de dynamiek van de stadsgewesten Arnhem en Nijmegen. Het voorbijgaan aan administratieve begrenzingen dient 'in positieve zin of gevallen voor zowel provincie àls bewoners' te gebeuren. Dit betekent dat het voorbijgaan aantoonbare voordelen moet hebben voor zowel de provincie als de bewoners en niet alleen voor de provincie.

conclusie: Bij een verbeterde communicatie en openheid is het een goede zaak dat de provincie initiatieven tot het opstellen van regionale leefbaarheidsplannen en de uitvoering daarvan actief zal steunen door middel van personele en financiële bijdragen. Het LER Lathum zal hierbij mogelijk een startpunt voor discussie kunnen zijn.

Hieronder de gesignaleerde knelpunten afgezet tegen de bestuurlijke organen waar het initiatief tot oplossing ervan vandaan moet komen naar mening van de onderzoeker, gezien hun beleid verwoord in het ontwerp-streekplan of in een gesprek of commentaar.

Wie:	Provincie	Gemeente Angerlo	Recreatiegemeenschap
Knelpunt:			
* verkeer Rhederlaag		x	
* verkeerssituatie rond A12-afrit Westervoort	x		
* sociale veiligheid Rhederlaag		x	
* agrarische bestaansmogelijkheden		x	x
* dorpsontwikkeling Lathum	x	x	
* bestuurlijke openheid		x	
* communicatie	x	x	

9. Leemten in kennis en informatie

Door camping de Mars en camping de Honingraat is geen medewerking verleend aan een interview. Hiermee is één belangengroep niet meegenomen in het opstellen van een beeld van de leefbaarheid nu en de wensen voor de toekomst. Uit de wel geïnterviewde respondenten komt een vrij homogeen beeld naar voren, terwijl juist bij deze groep respondenten, de campingexploitanten, het vermoeden bestond dat ze, gezien hun directe commerciële belangen bij de situatie, wel eens een andere mening toegedaan konden zijn.

Het bestudeerde bestemmingsplan Rhederlaag is al vrij oud. Inmiddels zijn er voor delen aanvullingen of nadere invullingen gekomen. Die staan echter verspreid over de stukken van de gemeente Angerlo en waren voor de onderzoeker slecht toegankelijk.

Bij de vraag aan de respondenten en de bestuurlijk betrokkenen of ze een bevolkingsgroep misten, kwam er de opmerking dat de 'gewone man', of de (ongeorganiseerde) burger niet geïnterviewd werd. Bij de werkwijze van de l.e.r. Lathum is bewust gekozen voor het interviewen van mensen die actief waren in de voor de Lathumse samenleving belangrijke groepen, vanuit het idee dat ze dan ook goed op de hoogte zouden zijn van de situatie en de heersende meningen.

Bijlagen

I. Literatuurlijst
II. Checklist l.e.r. Lathum
III. Lijst van geïnterviewde personen
IV. Interviewvragen
V. Uitkomsten van de interviews met de verschillende bevolkingsgroepen
VI. Analyses beleidsdocumenten bestaande toestand en autonome ontwikkeling
VI.1 Bestaande toestand
VI.2 Autonome ontwikkeling
VII. Het leefbaarheidseffectrapport en het ontwerp-streekplan
VII.1 Karakter van streekplan en leefbaarheidseffectrapport
VII.2 Afstemming LER op inspraak ontwerp-streekplan

Bijlage I Literatuurlijst

- Basset, P. (1988) Het streekplan als interpretatie- en referentiekader voor besluitvorming. Nijmeegse Planologische Cahiers no. 28. 138 pp.
- Beeksma, A. (1995) Naar een leefbaarheidseffectrapportage. Rapport nr. 104 Wetenschapswinkel Landbouwuniversiteit. Landbouwuniversiteit Wageningen. 77 pp.
- Beeksma, A. en Hidding M.C. (1995) Naar een leefbaarheidseffectrapportage voor het landelijk gebied. Rapport nr. 105 Wetenschapswinkel Landbouwuniversiteit. Landbouwuniversiteit Wageningen. 14 pp.
- Enserink, B. (1983) De problemen van kleine dorpen in relatie tot de landbouw. Stagescriptie AMP Drenthe. 24 pp.
- Ministerie van Financiën, afdeling beleidsevaluatie en -instrumentatie (1992) Evaluatiemethoden, een introductie. 4e herziene druk. Sdu uitgeverij, Den Haag. ISBN 90-399-0333-6. 201 pp.

Beleidsdocumenten

- Gemeente Angerlo (1977) Bestemmingsplan Rhederlaag. 89 pp.
- Gemeente Duiven (1993) Ontwerp-bestemmingsplan Rijderbos. 84 pp.
- Gemeente Duiven (1993) Voorontwerp-bestemmingsplan Roelofshoeve. 80 pp.
- Ministerie van VROM (1988) Structuurschets voor de landelijke en stedelijke gebieden. deel a, beleidsvoornemen. 40 pp.
- Ministerie van VROM (1990) Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra. deel I - planologische kernbeslissing. 194 pp.
- Ministerie van VROM (1991) Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra. deel III - kabinetsstandpunt. 205 pp.
- Provincie Gelderland (1993) Ontwikkelingsvisie, een ruimtelijk-economisch perspectief. Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen. 82 pp.
- Provincie Gelderland (1995) Ontwerp Streekplan Gelderland 1996 (stimulans voor ontwikkeling, ruimte voor kwaliteit en zorg voor de omgeving). Voorlopig vastgesteld 28 november 1995. 117 pp.
- Provincie Gelderland (1987) Streekplan Midden-Gelderland. 205 pp.
- Provincie Gelderland (1984) Toeristisch-recreatief ontwikkelingsplan. Eindrapport, 147 pp. en Samenvatting, 30 pp.

Bijlage II Checklist l.e.r. Lathum

Beeksma (1995) heeft een checklist opgesteld ten behoeve van leefbaarheidseffectrapportage in het algemeen. In de case Lathum spelen niet alle aspecten in even grote mate en sommige aspecten zelfs helemaal niet. Daarom is een selectie gemaakt voor de situatie in Lathum. Met deze selectie zijn de leefbaarheidsaspecten die op het eerste gezicht niet meespelen in het 'beleidsprobleem' zoals de Werkgroep Lathum dat in het begin van het project heeft aangegeven, afgevallen. Een beleidsprobleem (Ministerie van Financiën 1992) is 'het verschil tussen een in de samenleving bestaande of verwachte situatie aan de ene kant en een gewenste situatie aan de andere kant'.

Doel van de leefbaarheidseffectrapportage Lathum is een kader te ontwikkelen om het streekplan te beoordelen in het licht van verwachte/gewenste ontwikkelingen ten aanzien van de leefbaarheid in het gebied.

II.1 Bereikbaarheid

Per groep is een selectie te maken ten aanzien van voor die groep relevante vervoerwijzen. Voor het aspect bereikbaarheid dient dan in beeld te worden gebracht wat de mogelijkheden per groep zijn voor de verschillende vervoerwijzen. Aan dat beeld zit een kwantitatief aspect en een kwalitatief aspect. Kwantitatief is er de vraag of er voldoende infrastructuur aanwezig is. Kwalitatief is er de vraag of er barrières zijn.

Barrières kunnen er op drie manieren zijn:

- fysiek: afgesloten wegen voor bepaalde soorten verkeer, niet te nemen hindernissen voor bepaalde soorten verkeer;
- hoeveelheid: verkeersstromen lopen vast of worden gehinderd door het te grote aanbod van die soort verkeer of een andere soort verkeer;
- tijd: andere vervoerwijzen werken als concurrentie vanwege een te lage frequentie (bijv. auto omdat er te weinig openbaar vervoer is) of vanwege de tijdsduur (ene vervoerwijze geeft structureel tijdwinst t.o.v. andere vervoerwijze).

II.2 Woonklimaat

Het woonklimaat bestaat enerzijds uit de fysieke situatie (de woonsituatie of -omgeving) en anderzijds uit de beleving(swaarde) ervan. De volgende categorieën kunnen onderscheiden worden:

* *woonsituatie of -omgeving:*
  - woningaanbod voor lokale bewoners;
  - gebruik als tweede woning;
  - illegale permanente bewoning;
  - sociale veiligheid (cijfers t.a.v. criminaliteit bijv.);
  - openstelling van nabijgelegen (natuur-)gebieden ten behoeve van de recreatie.

* *belevingswaarde van de woonomgeving:*
  - aantrekkelijkheid van de woonomgeving;
  - landschappelijke aantrekkelijkheid;
  - hinder/gevaar veroorzakende factoren in de beleving (spanning: gezien vanuit milieu, sociale veiligheid etc.);
  - betrokkenheid/sfeer onderling onder de bevolking.

II.3 Bestaanszekerheid

* *(ruimtelijk/economisch) ontwikkelingspotentieel:*
  - vestiging/verdwijning van agrarische en niet-agrarische bedrijven;
  - mogelijkheden voor uitbreiding agrarische en niet-agrarische bedrijven;
  - mogelijkheden voor hergebruik/functieverandering van vrijkomende/leegstaande agrarische bebouwing;
  - mogelijkheden in bestaande regels bouwverordeningen en bestemmingsplannen;
  - hinder/gevaar veroorzakende factoren (vervuiling: lichamelijke volksgezondheid);

II.4 Sociaal klimaat

* *preferenties van de lokale gemeenschap:*
  - het normen- en waardenpatroon van de lokale gemeenschap, de 'cultuur' ter plekke.

* *toekomstperspectief lokale gemeenschap:*
  - (voorlichting van de gemeente aan de bevolking/nieuwkomers over) toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden en de toekomstige plannen ten aanzien van de gemeente met de betreffende kern;
  - positie van de bevolking (verdringing van de bevolking door toeristen en vestigers van buitenaf).

II.5 Bestuurlijk klimaat

Bij het bestuurlijke klimaat kan gekeken worden naar het lokaal en regionaal/provinciaal bestuur aan de ene kant en de mensen die het ondergaan/ de bestuurden aan de andere kant.

* *de bestuurden:*
  - de betrokkenheid en participatie van de bevolking ten aanzien van beleid;
  - de inspraakmogelijkheden van de (lokale) bevolking in het beleidsproces.

* *het bestuur:*
  - continuïteit in de verschillende beleidsvelden;
  - subsidies die commissies of dorpsorganen krijgen voor het organiseren van activiteiten om de leefbaarheid te behouden of te verbeteren;
  - wijze van omgang met de resultaten van inspraak van de bevolking (resultaten van openbaarheid van vergaderingen, mogelijkheden tot spreken op de publieke tribune, een hoorzitting, een vragenuurtje/spreekuur etc.)

Bijlage III Lijst van geïnterviewde personen

De checklist met leefbaarheidsaspecten is door de Werkgroep Lathum gebruikt bij het samenstellen van een lijst met mogelijk te interviewen personen. Gevraagd is om een lijst samen te stellen met personen die goed op de hoogte zijn van de plaatselijke situatie. De onderzoeker heeft een lijst gekregen met daarop de mogelijke respondenten ingedeeld in groepen. Aangenomen is dat die groepen een belangrijk deel van de bevolking vertegenwoordigen.

Agrariërs
- J. den Hartog
- Mw. R. Kraaijvanger
- H.J.M. Vuulink

Campingbeheerders
Door respondenten van camping de Mars en de Honingraat is niet meegewerkt aan een interview.

Kerkgemeenschap
- A. Pillen
- Mw. G. Post - Van der Wal

School(bestuur)
- Mw. I. Berends - Methorst
- A. Grisel
- H.E. Vieth

Plaatselijke politiek
- H. Derksen
- F.G.D.A. Kunne

Verenigingsleven
- Mw. J. Derksen-Heijting
- R.W.L.M. van Goethem

Voor het verkrijgen van specifieke informatie is nog een gesprek gevoerd met de volgende persoon bij de volgende instelling:

Recreatiegemeenschap Veluwe
- Th.A.M. Klein Swormink

Op de resultaten hebben de volgende wethouders van de volgende gemeenten commentaar geleverd:

Angerlo
- J.M.J. Kemper (portefeuille Sociale Zaken en Welzijn, Cultuur, Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting)

Duiven
- H. Nijland (portefeuille Openbare Werken, Verkeer, Milieu en Financiën)

Bijlage IV Interviewvragen

1. Bereikbaarheid

1.a. Van welk(e) vervoermiddel(en) maakt U gebruik?
In Lathum: ❍ te voet ❍ motorfiets
❍ fiets ❍ auto
❍ bromfiets

Buiten Lathum: ❍ te voet ❍ motorfiets
❍ fiets ❍ auto
❍ bromfiets ❍ autobus
❍ landbouwvoertuig ❍ vrachtauto

1.b. Zijn er problemen ten aanzien van die vervoerswijze(n)? Hoe beoordeelt U de voorzieningen voor die vervoerswijze(n)?
1.c. Denkt U dat de situatie in de toekomst zal veranderen (verbeteren of verslechteren) of gelijkblijven? En waarom?
1.d. Wat zou U wensen met betrekking tot de bereikbaarheid voor de komende 10 jaar?

2. Woonklimaat

2.a. Hoe beoordeelt U het wonen in Lathum?
2.b. Hoe beoordeelt U de woonomgeving van Lathum?
2.c. Verwacht U veranderingen (verbeteringen of verslechteringen) in het zojuist door U geschetste woonklimaat? En waarom?
2.d. Wat zou U wensen met betrekking tot het woonklimaat voor de komende 10 jaar?

3. Bestaanszekerheid

3.a. Hoe beoordeelt U de mogelijkheden om een bedrijf te ontwikkelen en/of in stand te houden/de werkgelegenheidssituatie voor Lathummers?
3.b. Denkt U dat die ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst zullen veranderen (verbeteren of verslechteren) en waarom?
3.c. Wat zou U wensen met betrekking tot de bestaanszekerheid voor de komende 10 jaar?

4. Sociaal klimaat

Bij dit onderdeel is het de bedoeling een beeld te schetsen van de lokale gemeenschap. Te denken valt aan de sfeer, wat wordt belangrijk gevonden? etc. Bij het toekomstperspectief wordt gevraagd naar de ideeën van de lokale gemeenschap ten aanzien van de ontwikkelingen. Wat dient er behouden te worden? Voelt men zich bedreigd en zo ja, waardoor? etc.

4.a. Hoe zou U de lokale gemeenschap omschrijven?
4.b. Wat denkt U over de toekomst van Lathum (de komende 10 jaar)?

5. Bestuurlijk klimaat

Bij het bestuurlijke klimaat kan gekeken worden naar het lokaal en regionaal/provinciaal bestuur aan de ene kant en de mensen die het ondergaan aan de andere kant.

5.a. Wat vindt U van het lokaal bestuur?
5.b. In welke mate bent U betrokken bij het lokaal bestuur?

5.c. In welke mate is de lokale gemeenschap betrokken bij het lokaal bestuur?
5.d. Wat is de positie van de gemeente Angerlo ten opzichte van:
- de gemeentes Westervoort en Duiven;
- de regio;
- de provincie?
5.e. Wat zou er verbeterd kunnen worden aan het bestuurlijke klimaat (in de komende 10 jaar)?

6. Specifieke locaties

Twee zaken zijn waarschijnlijk belangrijk bij de positie van Lathum ten opzichte van de ontwikkelingen voor de hele streek in het streekplan. Dat zijn aan de ene kant het Rhederlaag (recreatie) en aan de andere kant de zone langs de A12 (industrie en bedrijvigheid zowel noord als zuid van de A12).

6.a. Hoe beoordeelt U de situatie rond het Rhederlaag?
6.b. Verwacht U veranderingen in de zojuist door U geschetste situatie?
6.c. Wat zou U wensen met betrekking tot het Rhederlaag voor de komende 10 jaar?
6.d. Hoe beoordeelt U de situatie in de zone aan weerskanten van de A12?
6.e. Verwacht U veranderingen (verbeteringen of verslechteringen) in de zojuist door U geschetste situatie?
6.f. Wat zou U wensen met betrekking tot de zone aan weerskanten van de A12 voor de komende 10 jaar?

Bijlage V Uitkomsten van de interviews met de verschillende bevolkingsgroepen

In bijlage V worden de uitkomsten van de interviews met de verschillende bevolkingsgroepen beschreven. Dit zijn de uitkomsten voor de agrariërs, de kerkgemeenschap, het school(bestuur), de plaatselijke politiek en het verenigingsleven. De Werkgroep Lathum heeft ten behoeve van het onderzoek een lijst opgesteld met te interviewen personen, ingedeeld in deze bevolkingsgroepen. De bevolkingsgroepen zijn geselecteerd omdat ze een belangrijk deel van de bevolking vertegenwoordigen.

Per leefbaarheidsfactor wordt beschreven wat de geïnterviewden, de respondenten, gezegd hebben. Bij elke bevolkingsgroep is ook de volgende tabel gebruikt:

[Onderscheiden groep]					
Leefbaarheids-factor:	Huidige situatie		Autonome ontwikkeling		Meest wenselijke situatie
	knelpunt(en)	verwachting	knelpunt(en)	verwachting	wens(en)
bereikbaarheid					
woonklimaat					
bestaanszekerheid					
sociaal klimaat					
bestuurlijk klimaat					

Per leefbaarheidsfactor, die op de verticale as genoemd zijn, worden de knelpunten beschreven en wordt in een schaal aangegeven wat de verwachting is van de respondenten met betrekking tot het probleem. Niet alle hokjes hoeven per sé gevuld te zijn, de respondenten wisten op sommige zaken het antwoord niet of hadden er geen mening over.

De volgende schaal is hierbij gebruikt:

	Verwachting:
-	Verwacht wordt dat de situatie zal verslechteren.
-/0	Verwacht wordt dat de situatie gelijk blijft of verslechtert.
0	Verwacht wordt dat de situatie gelijk blijft.
0/+	Verwacht wordt dat de situatie gelijk blijft of verbetert.
+	Verwacht wordt dat de situatie zal verbeteren.

Agrariërs

Agrariërs					
Leefbaarheids-factor:	Huidige situatie		Autonome ontwikkeling		Meest wenselijke situatie
	knelpunt(en)	verwachting	knelpunt(en)	verwachting	wens(en)
bereikbaarheid	- Giesbeekseweg - Rivierweg - Marsweg - Meentsestraat	+ -/0 -/0 0			- aparte ontsluiting Rhederlaag parallel aan Rivierweg - verkeersremmende maatregelen in de Marsweg en op de dijk - aanpassen A12-afslag Westervoort
woonklimaat	- sociale veiligheid - Avira	-/0 -/0	- meer uitbreidingen dan nu gepland	-	- strengste normen voor Avira - Duivense en Lathumse Broek 'Groene Hart' houden - integrale aanpak verkeer in gebied - het blijven bestaan van agrarisch ontwikkelingsperspectief
bestaanszekerheid	- beperkingen aan bedrijf door EHS	0			- niet meer reservaatsgebieden in het gebied
sociaal klimaat	- voorzieningen - woningbouw	-/0 0/+			- op kleine schaal nieuwbouw voor Lathummers zelf
bestuurlijk klimaat	- informatieverspreiding overheden	0			- betere informatieverspreiding overheden - bij Duiven ingedeeld worden bij gem. herindeling

Bereikbaarheid

De gebruikte vervoermiddelen in en buiten Lathum zijn de auto, de tractor en de fiets. Als algemeen probleem wordt naar voren gebracht de drukte in het zomerseizoen. Dat geeft dan veel problemen bij het rondrijden met het landbouwverkeer, oversteken van drukke wegen is dan nauwelijks mogelijk. Vooral de Rivierweg is een obstakel, ook fietsers durven niet over te steken en maken van een enkelzijdig fietspad noodgedwongen een tweezijdig. Opvallend vinden de respondenten dat de ontwikkelingen telkens weer de verkeersprognoses inhalen.

Als concrete knelpunten worden aangewezen:

* de Giesbeekseweg, waar men blij van is dat er nu een fietspad langs gaat komen;
* de Rivierweg, de auto's rijden er veel te hard en de kruisingen zitten soms op onoverzichtelijke plekken in de weg. De boeren die aan de dijk wonen, hebben hun grond vaak aan de overkant van de drukke Rivierweg;
* de Marsweg, de ontsluitingsweg naar de dag- en verblijfsrecreatie is vaak overbelast;

* de Meentsestraat, dat is een onoverzichtelijk kruispunt.

Als aan te pakken zaken worden genoemd:

* de Rivierweg: een idee is om parallel aan de Rivierweg een aparte ontsluiting van het Rhederlaag te maken;
* de Marsweg: verkeersremmende maatregelen om auto's af te remmen;
* de dijk: er komen steeds meer fietsers over de dijk, dus de auto's moeten uit veiligheidsoogpunt in hun snelheid geremd worden;
* de A12-afslag Westervoort en aan- en afvoerroute dienen aangepast te worden aan de hoeveelheden verkeer die er over heen komen.

Woonklimaat

Het algemene beeld is goed, men woont in en rond Lathum prima. Er zijn echter een paar 'knelpunten' aan te wijzen.

* De sociale veiligheid wordt minder, men merkt een toename van criminaliteit en vandalisme op.
* Het valt op dat de Avira minder vervuilt tegenwoordig, de schoorsteenpijp houdt dezelfde kleur, wordt al minder snel zwart. De agrariërs vinden alleen normen voor uitstoot niet genoeg, ook het aantal te verbranden kubieke meters dient aan banden te worden gelegd. Op Roelofshoeve komt meer van dat soort industrie en men vreest de effecten ervan. Het zal dan moeilijk te bewijzen zijn wie de vervuiler is als er vervuiling optreedt. De agrariërs hebben dan ook het idee om een 'Rampenpot Roelofshoeve' door de bedrijven die er nu zijn en die er in de toekomst komen in te laten stellen. De industrie van Roelofshoeve dient dat op te zetten. Het slachtoffer krijgt bij vervuiling een schadevergoeding uit de pot en de bedrijven moeten daarna zelf onderling uitzoeken wie de vervuiler is.
* Men vreest dat het bij de huidige uitbreidingen (Roelofshoeve, Rijderbos) niet blijft. Men verwacht dat er nog meer richting Lathum zal worden uitgebreid. De landinrichting die nu gaande is, verbetert de situatie voor de boeren. De uitbreidingen niet. Uitgekocht worden en weggaan gaat vaak gepaard met psychische problemen. Alternatieven voor uitkopen worden vaak onderbelicht.

Wensen voor de komende tien jaar zijn:

* Het aan de strengste milieunormen laten voldoen van de Avira;
* De uitbreidingen moeten niet te hard gaan, het Duivense en Lathumse Broek moet het 'Groene Hart' blijven;
* Het verkeer moet integraal worden aangepakt;
* Er moet agrarisch ontwikkelingsperspectief blijven, de bedrijfsvoering moet economisch renderen. Men hoopt op een actieve bijdrage/ondersteuning van de overheden daaraan.

Bestaanszekerheid

De boeren zijn nu al 'dag en nacht' met hun bedrijf bezig. Het zijn voornamelijk jonge boeren. Er liggen zo'n 10 bedrijven in de buurt van Lathum.

Als concreet probleem wordt opgemerkt:

* De Ecologische Hoofdstructuur die over de uiterwaarden is gelegd: veel bedrijven hebben huispercelen in de uiterwaarden en de EHS levert beperkingen op en rond hun bedrijf.

Het open komgebied dient open te worden gehouden. De respondenten zien de boer nog altijd als de beste beheerder van het landschap.
Zoals het nu is, valt er mee te leven. Meer reservaatsgebieden verslechteren de situatie.

Sociaal klimaat

De lokale gemeenschap is hecht en gesloten. Veel families zijn in elkaar vervlochten. Met buitenstaanders 'valt goed te boeren', het ligt er aan hoe je je opstelt als buitenstaander of je geaccepteerd wordt of niet.

Men gaat één keer in de week winkelen aangezien de voorzieningen slecht zijn. De woningbouw heeft stilgestaan.

Nieuwbouw in de toekomst zou voor de Lathummers zelf moeten zijn. Men verwacht in de toekomst meer bedrijvigheid, meer recreatieve mogelijkheden voor Lathummers en meer buitenstaanders in de dure dijkwoningen.

Bestuurlijk klimaat

Er is goed overleg met de overheden, onder andere via de districtscommissie van het landbouwschap. Men is soms niet op de hoogte, omdat mededelingen en voornemens van de gemeente wel in de ene krant en niet in de andere worden gepubliceerd.

'Import' is wat agressiever/feller, 'Lathummers' zijn wat meer afwachtend. Ga je te ver, dan wordt er wel een blok gevormd.

"Bij nieuwe plannen moet je ze onder ogen zien te krijgen voordat ze openbaar worden, dan valt er nog over mee te praten". "Zijn ze openbaar, dan worden veranderingen na inspraak gezien als 'gezichtsverlies' voor de overheid".

Verbeteringen in het bestuurlijke klimaat:
* advertenties in alle kranten;
* bij een gemeentelijke herindeling wil men liever onder de gemeente Duiven vallen, aangezien die actief is in het grensgebied, zodat men kan meepraten.

Kerkgemeenschap

Kerkgemeenschap					
Leefbaarheids-factor:	Huidige situatie		Autonome ontwikkeling		Meest wenselijke situatie
	knelpunt(en)	verwachting	knelpunt(en)	verwachting	wens(en)
bereikbaarheid	- verbinding met Zevenaar - files op A12 op kooptijden	0 0/+	- fietspad naar Duiven	+	- verbeterde verbinding met Zevenaar - andere toevoerwegen naar Ikea en Makro
woonklimaat	- recreatielawaai	0/-			- meer politietoezicht - winkel in Lathum
bestaanszekerheid					
sociaal klimaat					
bestuurlijk klimaat					- besturen op kleine schaal houden

Bereikbaarheid

In Lathum verplaatst men zich te voet en per fiets. Buiten Lathum verplaatst men zich per fiets, auto of met het openbaar vervoer. Over het algemeen heeft men weinig problemen ten aanzien van de bereikbaarheid.

De vervoerswijzen zijn kort besproken:

* *Fiets*: de veiligheid is absoluut voldoende, er is overal een breed genoeg fietspad. Soms fietst men aan de verkeerde kant van de Rivierweg op het fietspad, maar daar is het fietspad breed genoeg voor.
* *Openbaar Vervoer*: Er is een prima busverbinding met Arnhem. De verbinding met Zevenaar zou beter kunnen, zeker gezien het feit dat daar een ziekenhuis is, waar men het bezoekuur van wil kunnen bijwonen.
* *Auto*: De meeste mensen in Lathum zijn georiënteerd op Arnhem/Velp en Westervoort en de verbinding daar naartoe is goed. De plaatsen in de buurt, de eerder genoemde, maar ook bijvoorbeeld Duiven, zijn goed te bereiken. Je moet alleen de topdrukte vermijden (koopavonden, weekend etc.). Men is gewend aan het vermijden van die tijden. Alleen Zevenaar is minder goed te bereiken, de bereikbaarheid daarvan is onder andere belangrijk vanwege het ziekenhuisbezoek. De bereikbaarheid van de 'rest van Nederland' is ook goed dankzij de vele snelwegen in de buurt.

De respondenten vragen zich af, of met de huidige trend naar privatisering van het openbaar vervoer, de OV-voorzieningen op hetzelfde niveau blijven. Verder verwacht men dat het rond de A12-afslag Westervoort alleen maar drukker zal worden met de bijbehorende overlast.

Ten aanzien van de wensen voor de komende tien jaar wordt nog eens benadrukt dat de huidige situatie als goed wordt beschouwd. Desondanks zijn er nog een drietal wensen, de eerder genoemde verbetering van de verbinding naar Zevenaar, een fietspad naar Duiven en andere toevoerwegen naar Ikea en Makro. Het fietspad naar Duiven is al jarenlang een wens van de

respondenten en men is blij dat het er gaat komen. De realisering van andere toevoerwegen naar Ikea en Makro is een idee om het verkeersknelpunt rond de afslag Westervoort op te heffen.

Woonklimaat

Over het wonen in Lathum en ook Giesbeek heeft men niets te klagen. De respondenten merken op dat je kiest voor wonen in een dorp en je je daar dan ook aan aanpast, bijvoorbeeld aan het voorzieningenniveau. Men vindt Lathum een 'open dorp', wie wil en zich flexibel opstelt, wordt zo opgenomen in de dorpsgemeenschap.

De woonomgeving 'krijg je er zomaar gratis bij'. De respondenten zijn zeer tevreden over de legio recreatiemogelijkheden in de directe omgeving. Men recreëert regelmatig in het Rhederlaag, de Veluwezoom en Montferland. De bijkomende drukte bij het Rhederlaag wordt wel als een bezwaar ervaren en men noemt specifiek het lawaai van brommers. Dat zou meer gecontroleerd mogen worden door de politie. Als pluspunt noemt men de recreatieve waarde van de dijk, je kan fietsen tot aan Tolkamer bij Lobith. In Lathum zelf gebeurt zelden iets vervelends, maar op de campings wordt regelmatig ingebroken en er vinden vernielingen plaats. Daar zou ook meer politietoezicht wenselijk zijn.

Men verwacht dat het in de toekomst drukker zal worden; vooral Giesbeek zal groeien. De respondenten wijzen erop dat ook in Lathum nog steeds vraag is naar woningen hoewel er de laatste jaren al meer gebouwd is dan de periode ervoor. Als er voldoende woningen zijn, blijven de jongeren/jonge gezinnen meestal wel in Lathum wonen of komen er terug.

Ondanks het feit dat men gewend is aan één keer per week boodschappen doen, zou men toch graag (een) winkel(s) wensen. De respondenten zijn zeer tevreden met de twee keer per week langskomende SRV-wagen. Zeker voor de minder mobiele ouderen is dit een uitkomst. Men verwacht dat de Lathummers in de toekomst vanwege het gebrek aan dit soort voorzieningen langer hun auto zullen aanhouden en zo langer mobiel zullen blijven.

Bestaanszekerheid

Het pas een paar jaar geleden opgezette bedrijventerrein in Giesbeek was binnen korte tijd vol; de meeste bedrijven kwamen hier uit de streek. Verder ziet men mogelijkheden in de recreatie in het Rhederlaag, waarbij het alleen om seizoenswerk gaat. Men verwacht dat als je echt wil, het wel mogelijk moet zijn om een bedrijf op te zetten, omdat je op een goed bereikbare plaats in Nederland zit. De respondenten hebben geen wensen ten aanzien van de bestaanszekerheid.

Sociaal klimaat

Lathum is een open dorp waar vrij veel in groepsverband wordt gedaan en waar veel georganiseerd wordt. Gezien het inwonersaantal zijn er vrij veel verenigingen waar vele mensen lid van zijn.

Men verwacht dat het dorpse karakter niet snel zal verdwijnen, ondanks de toenemende invloeden van buitenaf. Lathum wordt als open beschouwd, als je wil wordt je zo in de dorpsgemeenschap opgenomen. Zeker als je kinderen hebt op de lagere school, komen de contacten zo.

Bestuurlijk klimaat

Contact met het lokale bestuur wordt als goed beschouwd. De gemeente is goed bereikbaar, als voorbeelden worden genoemd het wekelijkse spreekuur van de gemeente, de raadsleden die in Lathum wonen en de jaarlijkse voorlichtingsavond in Het Gebouw. De bevolking wordt als 'geïnteresseerd' gekwalificeerd, gezien de opkomsten bij voorlichtings- en inspraakactiviteiten.

De gemeenten werken samen in de regio, de 'Liemerse contacten'. Vele zaken zijn nog onzeker, zoals bijvoorbeeld de gang van zaken rond het KAN en de gemeentelijke herindeling. De respondenten zijn geen voorstander van het alsmaar schaalvergroten, daar wordt het steeds 'afstandelijker, onoverzichtelijker en onpersoonlijker' door. Dit is tevens de wens voor de toekomst: de besturen op kleine schaal houden.

School(bestuur)

School(bestuur)					
Leefbaarheids-factor:	Huidige situatie		Autonome ontwikkeling		Meest wenselijke situatie
	knelpunt(en)	verwachting	knelpunt(en)	verwachting	wens(en)
bereikbaarheid	- verkeerssituatie rond Rhederlaag - verkeerssituatie rond A12-afrit	+ 0			- verbetering van beide knelpunten
woonklimaat	- weinig voorzieningen	0/-			- meer preventief toezicht in Rhederlaag - verbinden fietspaden rond Rhederlaag - betere controle op naleving milieu-eisen bedrijvigheid en industrie
bestaanszekerheid					
sociaal klimaat			- gemeentelijke herindeling	-	
bestuurlijk klimaat	- belangenbehartiging bovengemeentelijke belangen	0/-	- gemeentelijke herindeling	-	

Bereikbaarheid

In Lathum verplaatst men zich te voet en per fiets. Om naar elders te gaan gebruikt men de auto, de fiets en soms de bus. Men kent geen problemen met betrekking tot de bereikbaarheid, behalve de verkeerssituatie rond het Rhederlaag. Vooral de Marsweg en de Koestraat, die als sluipweg gebruikt wordt, ervaart men als onveilig.

De respondenten denken dat de situatie in de toekomst zal verbeteren. Als voorbeelden noemt men de openstelling van de dijk, die gewaardeerd wordt en men denkt dat ook de situatie rond het Rhederlaag zal verbeteren. De 'sluizen' in de dijk worden door ouderen op de fiets als lastig ervaren; die zouden misschien verbeterd kunnen worden.

De drukte op de wegen rond de Ikea en Makro op koopavonden en in het weekend ervaart men als lastig, de verkeerssituatie zou ook hier verbeterd moeten worden.

Woonklimaat

Het wonen in Lathum wordt als 'prima' ervaren. Het voortbestaan van de school wordt als zeer belangrijk voor de leefbaarheid in Lathum genoemd. Bijbehorend is op zijn tijd woningbouw om

plaats te bieden voor jonge gezinnen. Een tijd dreigde de school te moeten sluiten. De situatie ziet er nu gezond uit dankzij een herindeling van de leerlingenaantalnorm voor Lathum, Angerlo en Giesbeek, een onderwijsinhoudelijke verandering, PR-beleid van team en bestuur en het aanbieden van nieuwe faciliteiten zoals een overblijf- en een vervoerregeling. Kortom, in Lathum wordt met belangrijke factoren in de leefbaarheid actief omgegaan.

De recreatiemogelijkheden in de omgeving worden als 'ideaal' gekwalificeerd. Men noemt onder andere fietsen, in het Rhederlaag zwemmen, surfen en schaatsen en de bossen op de Veluwezoom. De respondenten vinden het Rhederlaag schoon, maar zouden graag meer preventief toezicht zien op het fout parkeren en de drugshandel. Van beide zaken wordt overlast ervaren. Een idee is nog om op de plek waar het zanddepot gaat verdwijnen een fietspad aan te leggen zodat de fietspaden rond het Rhederlaag en op de dijken worden verbonden. Men denkt hierbij aan iets als de boulevard bij Giesbeek.

Het feit dat er nauwelijks winkels (meer) zijn in Lathum wordt als problematisch ervaren voor ouderen. De respondenten zijn wel gewend aan één keer per week boodschappen doen, maar zouden het toch graag anders zien. Lathum kende een periode van vergrijzing, en men is blij dat het de laatste jaren wat is bijgetrokken.

Men ziet de mogelijke uitbreidingen op Roelofshoeve en Rijderbos als verslechteringen, men verwacht meer stank en verkeersdrukte. De respondenten zijn van mening dat er wel uitbreidingen mogen plaatsvinden maar dat de hoeveelheid overlast niet moet toenemen, door bijvoorbeeld het gebruiken van betere technieken. De respondenten vermelden dat bij een aantal inwoners van Lathum angstgevoelens heersen over de mate van vervuiling vanuit de industrie en dat daar meer rekening mee gehouden zou moeten worden. Men zou graag een betere controle op naleving van de normen zien.

Bestaanszekerheid

Alle bedrijven zijn kleinschalig (5-10 werknemers) en een bedrijf ontwikkelen voor de mensen uit Lathum zelf is nauwelijks mogelijk naar de mening van de respondenten: er is te weinig afzetmarkt. Misschien zijn er mogelijkheden in de recreatie, maar dat is wel seizoenswerk. Alle bedrijven die er in Lathum waren, zijn weggegaan; dit onder andere naar het bedrijventerrein in Giesbeek en dat wordt als prima ervaren. De geringe mogelijkheden voor het ontwikkelen van een bedrijf worden niet als storend ervaren en er zijn dan ook geen wensen met betrekking tot de bestaanszekerheid.

Sociaal klimaat

Lathum wordt omschreven als 'een vriendelijk dorp', iedereen is erg betrokken bij alles. Belangrijke zaken in het dorpsleven zijn de school, de verenigingen en de jaarlijkse activiteiten als de kermis en het volleybaltoernooi. Als nieuwkomer kan je gemakkelijk tot de dorpsgemeenschap toetreden, als je jezelf een beetje flexibel opstelt.

In de toekomst wordt door de respondenten verwacht dat Lathum haar dorpscultuur zal vasthouden. Een gemeentelijke herindeling zal niet als positief worden ervaren, men verwacht dat elke andere indeling dan de huidige een verslechtering zal zijn.

Bestuurlijk klimaat

De voorzieningen van de gemeente worden als 'goed' gekwalificeerd. Als voorbeelden noemt men de school, het sportveld, de speelgelegenheid en subsidies voor de verenigingen. De contacten tussen het schoolbestuur en de gemeente worden ook als 'goed' gekwalificeerd. De ondersteuning

van de drie betreffende gemeentes bij het bewerkstelligen van bestuurlijke samenwerking tussen vijf scholen in Lathum, Westervoort en Duiven wordt als zeer prettig ervaren.

Wel duidelijk is dat Lathum het kleinste dorp in de gemeente Angerlo is en dus de kleinste bestuurlijke vertegenwoordiging heeft vanwege een evenredig kleinere achterban, maar desondanks vinden de respondenten de gang van zaken bevredigend. Men vreest dat een eventuele gemeentelijke herindeling niet goed is voor het bestuurlijke klimaat, men is bang dat de grotere schaal leidt tot minder en slechter contact. Volgens de respondenten volgt de bevolking van Lathum redelijk de gang van zaken rond het bestuur en de politiek.

De vertegenwoordiging van de belangen van de gemeente Angerlo tegenover andere gemeentes en/of de provincie wordt als 'slecht' gekwalificeerd. Er zou volgens de respondenten veel meer tegengas moeten worden gegeven tegen bijvoorbeeld negatieve ontwikkelingen in het grensgebied tussen de gemeente Angerlo en buurgemeentes.

Plaatselijke politiek

Plaatselijke politiek					
Leefbaarheids-factor:	Huidige situatie		Autonome ontwikkeling		Meest wenselijke situatie
	knelpunt(en)	verwachting	knelpunt(en)	verwachting	wens(en)
bereikbaarheid	- kruisingen met de Rivierweg - Rhederlaag: fout parkeren - A12: bewegwijzering naar Ikea en Makro	0/- 0 0			- betere verbinding met Zevenaar
woonklimaat					- drukte/overlast Rhederlaag moet niet te groot worden - Avira aan strengste milieu-eisen - minimaal handhaven van de huidige voorzieningen, misschien deeltijdvoorzieningen
bestaanszekerheid					
sociaal klimaat	- langere procedures door soms maar 1 bezwaar	0/-			
bestuurlijk klimaat	- ambtenarenapparaat gemeente te klein en ondeskundig - slechte groenvoorziening	0/- 0			- geen gemeentelijke herindeling als burger er niet beter van wordt

Bereikbaarheid

In Lathum verplaatst men zich te voet en per fiets. Buiten Lathum met de auto en soms per bus. Enkele locaties worden als problematisch ervaren:

* de kruisingen met de Rivierweg: zijn gevaarlijk omdat er op de Rivierweg hard gereden wordt;
* het Rhederlaag: dagrecreanten parkeren op topdagen buiten de parkeerzones, waar nauwelijks tegen opgetreden wordt;
* A12: de bewegwijzering van de A12 af naar bedrijven als Makro en Ikea zou beter kunnen, om files enigszins tegen te gaan tijdens topdrukte.

Men is blij met de aanleg van het fietspad naar Duiven. Het openbaar vervoer wordt als 'redelijk goed' gekwalificeerd, alleen een betere verbinding met Zevenaar zou wenselijk zijn, alhoewel men begrijpt dat dat waarschijnlijk geen rendabele lijn zal zijn.

De respondenten zouden graag verkeersremmende maatregelen zien op de Rivierweg. Zij hebben ook het idee dat het beter is om op de kruising Bandijk/Rivierweg de as iets te verleggen om zo het uitzicht te verbeteren. Men vindt ook dat bij de nieuwbouw in Lathum er te weinig parkeerplaatsen zijn aangelegd; er is niet uitgegaan van tweeverdieners die vaak elk een eigen auto hebben.

Er wordt op gewezen dat de gemeente Angerlo de problemen meestal wel kent en ook bezig is ze op te lossen, maar dan oploopt tegen gebrek aan belangstelling bij bijvoorbeeld de provincie die over de provinciale wegen gaat. Bovendien kan alles nog zo goed worden ingericht, er blijven piekdagen.

Woonklimaat

Wonen in Lathum wordt als 'ideaal' gekwalificeerd, lekker rustig op het platteland en binnen een kwartier met de auto bij allerlei voorzieningen in steden. Dat er geen winkels zijn in Lathum wordt als een nadeel ervaren, maar men begrijpt dat dat soort zaken en bijvoorbeeld uitgaans-mogelijkheden moeilijk op te zetten zijn als je binnen een kwartier in Arnhem zit, met alle mogelijkheden van een grote stad.

'Niet bouwen in een kleine kern is funest'. Het feit dat volgens het vorige streekplan Lathum landelijk moest blijven en Giesbeek als groeikern was aangewezen, was voor Lathum een slechte zaak. In Lathum leidde dat tot een periode van vergrijzing. Ook wordt door de respondenten gewezen op het feit dat ouders en volwassen kinderen tegenwoordig niet meer in één huis willen blijven wonen en er dus voor hetzelfde aantal oudere/volwassen personen meer huizen nodig zijn.

Drie belangrijke zaken met betrekking tot het woonklimaat zijn (de drukte van) het Rhederlaag, de Avira en de eventuele gemeentelijke herindeling. Lathummers recreëren zelf ook in het Rhederlaag, maar de drukte en daarmee de overlast moet niet te groot worden.

Ten aanzien van de Avira vinden de respondenten dat die aan de strengste milieunormen moet voldoen. Wat door de respondenten vreemd wordt gevonden, is dat de Avira in het ene jaar met een behoorlijke investering naar een bepaalde norm wordt gebracht en het volgende jaar met weer een behoorlijke investering naar een hogere norm gebracht moet worden. Is het niet voordeliger om gelijk naar de hogere norm om te bouwen? De respondenten vinden het goed dat de uitbreidingen bij elkaar in een 'milieupark' gelokaliseerd worden. Het huidige terrein is goed 'ombost', het is goed afgeschermd. De respondenten verwachten op Roelofshoeve en Rijderbos een grote toeloop van bedrijven vanuit het westen en men is van mening dat het woonklimaat daar niet onder moet lijden. De dorpsgemeenschap zou ook voordelen moeten zien van die ontwikkelingen, bijvoorbeeld een door de bedrijven betaalde groenstrook. Men hoopt ook dat het verschil tussen zware en lichte industrie in de gaten wordt gehouden, de verhouding ertussen en de mate van last die je ervan hebt.

Men vreest dat bij een gemeentelijke herindeling Lathummers meer moeten gaan betalen omdat ze dan ineens bij een andere gemeente horen.

Twee belangrijke wensen zijn dat het niet te druk wordt op het Rhederlaag en dat de voorzieningen die Lathum heeft minimaal gehandhaafd worden. Met niet te druk op het Rhederlaag wordt bedoeld dat de overlast niet veel groter moet worden. De respondenten zouden het treffen van 'deeltijdvoorzieningen' toejuichen: bijvoorbeeld een filiaal van een bank die twee keer per week in Lathum een dagdeel open is.

Bestaanszekerheid

Het in Giesbeek ontwikkelde bedrijventerrein zat vrij snel vol, alleen de ontsluiting is volgens de respondenten waarschijnlijk een beetje onderschat. Er werken wel wat mensen uit Lathum in het Rhederlaag, maar de bedrijvigheid moet nog grotendeels verder ontwikkeld worden. De respondenten merken op dat een Rhederlaag afhankelijk is van de landelijke economie en dat het een vrij luxe (River)park is.

Ten aanzien van de bestaanszekerheid hebben de respondenten geen specifieke wensen.

Sociaal klimaat

Lathum kent een echt dorpsleven, een 'kleine dorpskerncultuur'. Als buitenstaander kan je er best tussen komen, je moet alleen niet gelijk alles willen veranderen. 'Democratie leidt tot éénmansdictatuur': één persoon kan de procedures met bezwaarschriften lang blokkeren, wat als nadelig en vervelend door de respondenten wordt ervaren.

Bestuurlijk klimaat

De bevolking is geïnteresseerd in de politiek, voorlichtings- en inspraakactiviteiten van de gemeente zijn altijd druk bezocht. De respondenten vinden dat de decentralisatie te ver is doorgevoerd: het ambtenarenapparaat van de gemeente is te klein en heeft te weinig deskundigheid voor de toebedeelde taken. Het ambtenarenapparaat wordt als 'log' (in de zin van langzaam) gekwalificeerd. De groenvoorziening vinden de respondenten 'slecht'. Men vindt dat de gemeente haar belangen redelijk behartigt tegenover andere gemeentes of de provincie. De respondenten vinden dat als de burger van Lathum er niet beter van wordt, er beter geen gemeentelijke herindeling plaats kan vinden.

Verenigingsleven

Verenigingsleven					
Leefbaarheids-factor:	Huidige situatie		Autonome ontwikkeling		Meest wenselijke situatie
	knelpunt(en)	verwachting	knelpunt(en)	verwachting	wens(en)
bereikbaarheid	- Rivierweg - Groenestraat/Duivenseweg/Zevenaarseweg	0 -			- verkeersremmende maatregelen op Rivierweg, de dijk/Marsweg - aparte afrit voor Ikea en Makro van A12 - rondgaande buslijn Didam t/m Angerlo
woonklimaat					- deeltijdvoorzieningen - meer buurtpreventie - meer politietoezicht - controle naleving milieu-eisen bedrijvigheid - mondjesmaat woningbouw - verkeersmaatregelen
bestaanszekerheid	- bestaanszekerheid van de agrariërs	-			
sociaal klimaat					- behouden huidige (dorps)sfeer
bestuurlijk klimaat	- communicatie overheden met burger	0/+			- betere communicatie overheden met burger

Bereikbaarheid

In Lathum verplaatsen de respondenten zich te voet en per fiets. Buiten Lathum is dat met de auto. Ten aanzien van de bereikbaarheid zien de respondenten er niet gelijk problemen uitspringen. De kwaliteit van de wegen wordt als goed beoordeeld. Men heeft nog de volgende opmerkingen ten aanzien van drie locaties:

* Op de Rivierweg wordt hard gereden, verkeersremmende maatregelen en meer snelheidscontroles worden wenselijk geacht;
* Groenestraat/Duivenseweg en ook Zevenaarseweg: als er een fietspad naast gelegd wordt, wordt het een 'racebaan';
* Idee voor het oplossen van de files tijdens de topdrukte bij Ikea en Makro, is het aanleggen van een aparte afrit tussen de afritten Westervoort en Duiven.

Een goed beeld van eventuele veranderingen in de toekomst hebben de respondenten niet, de plannen van de gemeente en vooral de provincie zijn nauwelijks bekend.

Wensen van de respondenten zijn, behalve de eerder genoemde verkeersremmende maatregelen in de Rivierweg en een aparte afrit voor Ikea en Makro bij de A12, verkeersremmende maatregelen

op de kruising van de dijk en de Marsweg, een rondgaande buslijn Didam-Zevenaar-Duiven-Westervoort-Lathum-Giesbeek-Angerlo en een verbetering van de ontsluiting van het Rhederlaag.

Woonklimaat

De school heeft een belangrijke functie in het dorp en moest bijna sluiten bij gebrek aan leerlingen. Dit onder andere vanwege het feit dat de jonge gezinnen weg moesten trekken omdat ze geen woning konden vinden in Lathum. Met de woningbouw 'hadden ze tien jaar eerder moeten beginnen'. Er zijn nauwelijks voorzieningen in Lathum en daar is iedereen op zich wel aan gewend. Voor ouderen is dat echter vervelend. De respondenten opperen dan ook het idee van 'deeltijd-voorzieningen': bijvoorbeeld een bankfiliaal of een winkel die twee keer per week een dagdeel in Lathum opent.

De respondenten vinden het bijzonder jammer dat er geen politie-agent meer is in Lathum. Er wordt regelmatig ingebroken, er zou meer gedaan moeten worden aan buurtpreventie. De respondenten ondervinden ook overlast van foutparkeerders op topdagen op het Rhederlaag en zouden daar graag meer toezicht op zien.

De respondenten waarderen het dat de bedrijvigheid geconcentreerd wordt op Roelofshoeve. Men vindt wel dat die bedrijvigheid/industrie aan de strengste milieu-eisen moet voldoen en men hoopt dat er een bewakingssysteem wordt ontwikkeld à la Rijnmond.

De wensen van de respondenten zijn op te delen in drie delen: 'mondjesmaat' woningbouw voor jonge Lathumse gezinnen, meer buurtpreventie en politietoezicht en maatregelen ten aanzien van het verkeer (verkeersremmend, sluipwegen).

Bestaanszekerheid

De respondenten schatten geen ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijven in, behalve in de recreatie. Voor de recreatie zien zij grote mogelijkheden, vergelijkbaar met bijvoorbeeld Loosdrecht. Dat dient echter wel zorgvuldig te gebeuren, want er is ook in het Rhederlaag in het verleden al veel aangekondigd, wat er uiteindelijk niet is gekomen, zoals bijvoorbeeld golfbanen en hotels. Het Riverparc zien zij als niet zo'n succes, de huisjes zijn te duur en de respondenten vinden achteraf dat er teveel gemeenschapsgeld in is gestoken. Bij die mogelijke ontwikkelingen dienen echter wel de ontsluiting en de bewegwijzering van/naar het Rhederlaag goed geregeld te worden.

De respondenten verwachten dat de bestaanszekerheid van de agrariërs in het buitengebied rond Lathum nog meer onder druk zal komen te staan. Men vindt dat de veranderende regels elkaar wel erg snel opvolgen en vindt het dan ook niet vreemd dat de agrariërs die niet gelijk kunnen doorvoeren.

Sociaal klimaat

De afgelopen 10 jaar is de sfeer veranderd in Lathum, de sfeer is 'opener' geworden, men is 'ruimer gaan denken', dit mede dankzij de verbeterde ontsluiting van Lathum. Toch heerst er nog steeds een 'dorpssfeer'. De kerk en de school zijn belangrijke elementen in het sociale klimaat van Lathum. Het verenigingsleven bloeit, er zijn echter geen sportverenigingen en er is niet zoveel te doen voor de jeugd, maar daar is men aan gewend.

De respondenten zijn van mening dat Lathum geen 'forensendorp voor beter gesitueerden' moet worden, woningbouw moet mondjesmaat plaatsvinden en ruimte bieden voor vooral de mensen uit de lokale gemeenschap. De respondenten waarderen de huidige sfeer in Lathum en hopen dat die

behouden blijft in de toekomst. Desondanks hebben zij geen problemen met meer invloeden van buitenaf, meer en andere buren, zolang het 'binnen de perken' blijft.

Bestuurlijk klimaat

De communicatie tussen overheden en burger zou beter kunnen. Men wijst op het feit dat niet iedereen overal van op de hoogte is, omdat niet in alle krantjes geadverteerd/gepubliceerd wordt, en op het feit dat de mensen hun problemen wel melden, maar vaak niet zien waar en waarom het 'blijft hangen'. Men merkt op dat rond verkiezingstijd er altijd veel informatieblaadjes worden rondgestuurd en daar tussendoor weinig. Dat zou wel meer gespreid mogen worden, zodat je regelmatig op de hoogte wordt gehouden.

De respondenten vinden dat de politiek wel wat meer mag 'trekken' op informatie- en voorlichtingsactiviteiten, wel wat actiever de mening van de bevolking mag peilen. De verenigingen hebben een paar keer per jaar contact met de gemeente en hebben daar weinig over te klagen.

De respondenten komen weinig direct in aanraking met het werk van de provincie en voelen daar dan ook weinig binding mee.

Bij nieuwe initiatieven kijken de Lathummers vaak eerst de kat uit de boom, de respondenten wijzen er op dat je niet overal gelijk resultaat van moet verwachten als overheid.

Bijlage VI Analyse van beleidsdocumenten ten aanzien van de bestaande toestand en autonome ontwikkeling

De analyse van de beleidsdocumenten is opgedeeld in analyse van de bestaande toestand en van de autonome ontwikkeling. Onder de bestaande toestand wordt onder andere verstaan de tot nu toe bereikte resultaten van het vigerende beleid, aangezien enkele beleidsdocumenten al wat ouder zijn. Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan: gewenste uitwerkingen/resultaten van het vigerende beleid en voortgang van niet door de overheid te beïnvloeden ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld vergrijzing, veranderende huishoudenssamenstelling en mobiliteitsveranderingen.

De beleidsdocumenten zijn geanalyseerd na het schrijven van de situatieschets en in dezelfde periode waarin ook de interviews werden afgenomen. De analyses zijn daarom al gericht op de door de respondenten naar voren geschoven problemen.

VI.1 Bestaande toestand

* *Structuurschets voor de landelijke en stedelijke gebieden - SLSG (deel a, beleidsvoornemen, 1988)*

In het Rivierengebied wordt de recreatie-ontwikkeling niet verder gestimuleerd. Het recreatiebeleid is erop gericht de mogelijkheden daar geconcentreerd uit te bouwen. De waterkeringen in het Rivierengebied moeten gerekend worden tot de waardevolle cultuurhistorische elementen waarvan het behoud gewenst is voor zover dit mogelijk is met het oog op hun primaire functie ten behoeve van de veiligheid. Voor het stadsgewest Arnhem is het in het verband met de opvangtaak voor het Centraal Veluws Natuurgebied gewenst te streven naar een vestigingsoverschot. Duiven-Westervoort blijft groeikern tot 1994.

* *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (deel I; ontwerp-PKB, 1990 en deel III, kabinetsstandpunt, 1991)*

Vinex sluit aan bij de Structuurschets: (Verstedelijking en mobiliteit, gebiedsgerichte uitspraken) opvangtaak stadsgewest Arnhem voor Centraal Veluws Natuurgebied, stedelijke ontwikkeling Arnhem in Duiven-Westervoort (tot 1994 groeikern) en Arnhem-Zuid Rijkerswoerd. Lathum valt in een Groene Koers-gebied: ecologische kwaliteiten zijn richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Voor wat betreft de leefbaarheid op het platteland is het perspectief gericht op geleiding van structurele ontwikkelingen zoals terugloop van de bevolkingsomvang en schaalvergroting. Op regionaal niveau dient naar oplossingen te worden gezocht. De provincies hebben hierbij het voortouw, terwijl het rijk zich ondersteunend opstelt. Lathum valt overigens bij de Vinex niet onder de onderscheiden gebieden ten aanzien van leefbaarheid, het gaat om gebieden in Groningen, Friesland, Drenthe, Noord-Holland en Zeeland.

* *Streekplan Midden-Gelderland (1987)*

Hoofddoelstelling in het streekplan is het scheppen van gunstige ruimtelijke voorwaarden voor de vormgeving en geleiding van de verstedelijking van Midden-Gelderland. De stedelijke gebieden van Arnhem en Nijmegen vormen de centrale elementen in dit verstedelijkingspatroon.

De gemeente Angerlo valt in het deelgebied De Liemers. Het beleid is daar in hoofdzaak gericht op ontwikkeling van het agrarisch gebruik. Voorts wordt gestreefd naar behoud en plaatselijk herstel van de landschappelijke structuur en van verspreid aanwezige natuurwaarden en behoud van openheid van de karakteristieke komgebieden. In De Liemers wordt daarnaast de realisering van een stedelijk uitloopgebied bij respectievelijk Arnhem en Duiven/Westervoort voorgestaan.

Voor de uiterwaarden is het beleid in de eerste plaats gericht op het waarborgen van de vrije afvoer van water, ijs en sedimenten en voorts op behoud en ontwikkeling van waarden van natuur en landschap, alsmede voortzetting van agrarisch gebruik.

Het beginsel van terugdringing van vervuiling is uitgangspunt van het milieuhygiënisch beleid. Dit betekent dat de huidige milieuverontreiniging in ieder geval niet vergroot mag worden en dat het beleid erop is gericht de totale omvang van de verontreiniging geleidelijk te verminderen (standstill beginsel). Ter uitwerking van dit beginsel worden in het ruimtelijk beleid ruimtelijk relevante milieuhygiënische normen gehanteerd. Voor de afvalverwerking dient op regionaal niveau centraal een oplossing te worden gevonden.

* *Toeristisch-recreatief ontwikkelingsplan Gelderland (1984)*

Het TROP is een studierapport van de Grontmij, dat door Gedeputeerde Staten als een advies voor de toekomstige ontwikkelingen binnen de openluchtrecreatie en het toerisme wordt beschouwd. Gedeputeerde Staten stemmen in principe in met de door de Grontmij geschetste ontwikkelingen, maar nemen alleen een gelijk standpunt in met betrekking tot die projecten uit het rapport, die overgenomen zijn in de provinciale prioriteitsstelling. Het Rhederlaagproject is opgenomen in de provinciale prioriteitsstelling ten aanzien van de TROP-projecten.

Doelstelling van het TROP is na te gaan op welke wijze de toeristische en recreatieve kwaliteiten binnen een provincie beter kunnen worden benut en bevorderd voor een groot aantal verschillend georiënteerde groepen toeristen en recreanten.

In het TROP is een speerpuntenprogramma opgenomen. Speerpunten zijn die maatregelen die volgens de TROP-studie zouden moeten worden getroffen om de toeristische en recreatieve ontwikkeling in de gewenste richting te doen plaatsvinden. Het Rhederlaagproject is onderdeel van speerpunt 12: dagtoerisme en watersport. Dit speerpunt is in hoofdlijnen gericht op het versterken van de toeristische functie van bestaande, druk bezochte watersportgebieden. Voor het Rhederlaagproject wordt genoemd:

- realiseren van de voorgenomen uitbouw van openluchtrecreatieve faciliteiten;
- de bouw van een regionaal surfcentrum;
- het verstevigen (en tenminste handhaven) van toeristisch-recreatieve dienstverleningsfuncties (jachthaven, camping, kiosk etc.)
- het optimaliseren van de bereikbaarheid.

* *Bestemmingsplan Rhederlaag (1977) - Gemeente Angerlo*

Als eerste valt op dat het bestemmingsplan Rhederlaag oud is, het is van 1977. Voor zover bekend is het echter nog steeds van toepassing.

Het bestemmingsplan is een integraal bestemmingsplan voor dat gedeelte van het Rhederlaag dat in de 10 à 15 jaar na 1977 een recreatieve functie krijgt. Men heeft in het bestemmingsplan een zonering onderscheiden: een indeling in woongebied, gebied voor intensieve recreatie, gebied voor extensieve recreatie, agrarisch gebied met landschappelijke en recreatieve waarden en natuurgebied, waarbij er sprake is van een afnemende intensiteit van gebruik woongebied naar natuurgebied.

In het bestemmingsplan wordt onderkend dat 'het ontsluitingssysteem en de parkeervoorzieningen de belangrijkste reguleringsmiddelen vormen voor de recreatiedruk op het gebied'. Uitgangspunt bij het ontwerpen van het verkeerssysteem is geweest om de grootste recreatiestroom zo direct mogelijk te leiden naar de geconcentreerde voorzieningen. Opvallend is de volgende passage: 'Tot slot is het van belang dat er door het recreatieverkeer een zo gering mogelijke verstoring optreedt van de dorpsfunctie. Dit is te bereiken door zo weinig mogelijk recreatieverkeer door het dorp

Giesbeek te leiden'. Lathum wordt niet genoemd, maar een belangrijke toevoerweg naar het Rhederlaag wel: 'Als belangrijkste externe ontsluitingsweg wordt gezien de provinciale weg S51, de zgn. Rivierenweg. Het meest westelijk gelegen aansluitpunt dat toegang geeft tot het Rhederlaag is de Marsweg'. 'De bestaande Marsweg kan deze ontsluitingsfunctie goed vervullen'.

* *Voorontwerp-bestemmingsplan Roelofshoeve (1993) - Gemeente Duiven*

Voorafgaande aan het voorontwerp-bestemmingsplan heeft het bureau BGC de ontwikkelingsmogelijkheden voor een bedrijventerrein ten noorden van de A12 onderzocht en in het rapport onder andere de volgende aanbeveling geschreven: alvorens een bedrijf zich op Roelofshoeve kan vestigen, zal per geval de mogelijke milieuhinder moeten worden bezien om cumulatieve, negatieve effecten te voorkomen'. De gemeente Duiven beschouwt de locatie Roelofshoeve als een afvalzwaartepunt. De huidige inrichting van het gebied wordt met name beheerst door de aanwezigheid van een afvalverwerkingsinrichting (Avira), een rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZI), een transportbedrijf en een bedrijf in hydrocultuur. De afvalverwerkingsinstallatie van de regio Arnhem is door de hoogte van de bouwwerken van de installatie en in het bijzonder de schoorsteen een duidelijk aanwezig visueel element in het gebied.

In het plan worden twee deelgebieden onderscheiden. Een gebied, waar de bestaande bedrijven zijn gesitueerd en een gebied, dat voor nieuwvestiging is gereserveerd.

* *Ontwerp-bestemmingsplan Rijderbos (1993) - Gemeente Duiven*

Het bureau BGC heeft in opdracht van de gemeente Duiven de ontwikkelingsmogelijkheden voor een bedrijventerrein ten noorden van de A12 onderzocht en doet in haar rapport onder andere de volgende aanbeveling: Het verdient aanbeveling Rijderbos te positioneren als een terrein voor traditionele bedrijvigheid (traditionele industrie, bouwsector, deels transportbedrijven) en moderne bedrijvigheid (groothandel, moderne industrie, deel transportbedrijven). Mede gezien de samenstelling van de regionale bedrijvigheid en de vraag naar bedrijfsterrein zal de vraag naar traditioneel en modern terrein gelijk zijn (50:50).

De huidige functie van het gebied is vrijwel geheel agrarisch. De situering van het plangebied vloeit voort uit het streven om het open, groene Duivense Broek zoveel mogelijk te ontzien en te voorkomen dat een versnippering optreedt van de huidige functionele waarde. Daarboven is bij de situering rekening gehouden met de ontsluitingsmogelijkheid van het bedrijventerrein Rijderbos via het bestaande aansluitpunt van de gemeente Duiven op de A12.

VI.2 Autonome ontwikkeling

* *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (deel I; ontwerp-PKB, 1990 en deel III, kabinetsstandpunt, 1991)*

Lathum valt in een Groene Koersgebied: ecologische kwaliteiten zijn richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling. Nieuwe vormen van verstedelijking, intensieve recreatie, grootschalige infrastructuur, winning van oppervlaktedelfstoffen en intensieve vormen van landbouw die leiden tot aantasting van de natuur worden in gebieden met een groene koers vermeden; zo nodig worden bestaande vormen gesaneerd. Extensieve vormen van bosbouw, openluchtrecreatie, toerisme en waterwinning kunnen in deze gebieden worden gehandhaafd of ontwikkeld, mits daarmee de natuurfuncties binnen het gebied niet direct of indirect worden aangetast. Ten aanzien van de ruimtelijke structuur wordt gesteld dat grootschalige natuurgebieden en verbindingszones een essentieel onderdeel vormen van de landschappelijke structuur. Aan de randen daarvan worden recreatief-toeristische centra gesitueerd. Aansluitend aan de Ecologische hoofdstructuur ontwikkelt zich een halfnatuurlijk landschap waarin extensieve vormen van landbouw en openluchtrecreatie plaatsvinden. Dit landschap wordt gekenmerkt door een fijnmazig netwerk van ecologische, landschappelijke en recreatieve elementen.

In de Vierde Nota wordt teruggekeken naar de Structuurschets (SLSG). Voor Lathum geldt dat het in een gebied valt waarvan aan de provincie wordt gevraagd om op regionaal niveau invulling te geven aan het restrictief beleid; zodanig dat de toename van het ruimtebeslag in deze gebieden wordt geconcentreerd in de stadsgewesten en zo nodig in regionale opvangkernen.

* *Streekplan Midden-Gelderland (1987)*

Hoofddoelstelling in het streekplan is het scheppen van gunstige ruimtelijke voorwaarden voor de vormgeving en geleiding van de verstedelijking van Midden-Gelderland. De stedelijke gebieden van Arnhem en Nijmegen vormen de centrale elementen in dit verstedelijkingspatroon.

De gemeente Angerlo valt in het deelgebied De Liemers. Het beleid is daar in hoofdzaak gericht op ontwikkeling van het agrarisch gebruik. Voorts wordt gestreefd naar behoud en plaatselijk herstel van de landschappelijke structuur en van verspreid aanwezige natuurwaarden en behoud van openheid van de karakteristieke komgebieden. In De Liemers wordt daarnaast de realisering van een stedelijk uitloopgebied bij respectievelijk Arnhem en Duiven/Westervoort voorgestaan.

* *Toeristisch-recreatief ontwikkelingsplan Gelderland (1984)*

Doelstelling van de TROP is na te gaan op welke wijze de toeristische en recreatieve kwaliteiten binnen een provincie beter kunnen worden benut en bevorderd voor een groot aantal verschillend georiënteerde groepen toeristen en recreanten.

In het TROP is een speerpuntenprogramma opgenomen. Speerpunten zijn die maatregelen die volgens de TROP-studie zouden moeten worden getroffen om de toeristische en recreatieve ontwikkeling in de gewenste richting te doen plaatsvinden. Het Rhederlaagproject wordt genoemd als onderdeel van speerpunt 12: dagtoerisme en watersport. Dit speerpunt is in hoofdlijnen gericht op het versterken van de toeristische functie van bestaande, druk bezochte watersportgebieden. Voor het Rhederlaagproject wordt genoemd:

- realiseren van de voorgenomen uitbouw van openluchtrecreatieve faciliteiten;
- de bouw van een regionaal surfcentrum;
- het verstevigen (en tenminste handhaven) van toeristisch-recreatieve dienstverleningsfuncties (jachthaven, camping, kiosk etc.)
- het optimaliseren van de bereikbaarheid.

* *Bestemmingsplan Rhederlaag (1977) - Gemeente Angerlo*

De grootste opvang is daar geprojecteerd waar de meeste recreanten het projectgebied binnenkomen. Dit is bij de aansluiting op de Rivierweg nabij de Bahrse Pol. De meest intensief te gebruiken zone strekt zich dan ook uit vanaf de Muggenwaard tot aan het schiereiland nabij Giesbeek. Binnen deze zone zal ook voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd dienen te worden. Een specifieke plaats binnen de intensief te gebruiken zone neemt de Muggenwaard in. Naast de op watersport gerichte activiteiten in de vorm van een jachthaven en de daarmee samenhangende voorzieningen zullen hier specifieke dagrecreatieve voorzieningen gerealiseerd worden, waarbij bebouwing een belangrijke rol zal spelen.

* *Voorontwerp-bestemmingsplan Roelofshoeve (1993) - Gemeente Duiven*

In het plan worden twee deelgebieden onderscheiden. Een gebied, waar de bestaande bedrijven zijn gesitueerd en een gebied, dat voor nieuwvestiging is gereserveerd. Totale oppervlakte van het terrein is 40 hectare, opgedeeld in 15 ha. bestaande bedrijven en 25 ha. voor nieuwe bedrijven.

In het bestemmingsplan Roelofshoeve zijn de afvalverwerkingsinrichting (Avira), de rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZI), alsmede de gronden voor een GFT-composteringsinrichting en een mestverwerkingsinrichting (Memon) positief bestemd.

De Provinciale Planologische Commissie schrijft in een reactie op het plan 'dat er op zichzelf geen bezwaren bestaan tegen de vorming van dit nieuwe industrieterrein in deze omvang. Aan het ontwerp-plan zijn echter een aantal problemen verbonden, waarvan de oplossing van essentieel belang is voor de verdere opzet en haalbaarheid van het plan. Met name het gegeven dat er al milieuhinderlijke bedrijven aanwezig zijn en daar nog een aantal van dergelijke bijkomen, vereist een zorgvuldige benadering en maakt de aanpak van het onderhavige plan zeer gecompliceerd'.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn milieuonderzoeken uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de milieubelasting van de reeds aanwezige afvalverwerkingsinrichting en rioolwaterzuiveringsinrichting, tezamen met die van de nog te realiseren GFT-composterings- en mestverwerkingsinrichting alleen aanvaardbaar is indien bij de rioolwaterzuiveringsinrichting vergaande maatregelen zullen worden getroffen om de geuremissie te beperken en bij de GFT-composterings- en mestverwerkingsinrichting voldoende geurreducerende maatregelen worden getroffen. Hiertoe zijn afspraken gemaakt met Gedeputeerde Staten van Gelderland, de Regio Arnhem, De Memon bv en het Zuiveringschap Oostelijk Gelderland.

Bij de milieuonderzoeken is onderzoek gedaan naar geluid, geur, bodem en woningen. Tevens wordt de VNG-milieuzonering aangehouden.

Bij de geplande groenstructuur wordt wel ingegaan op het zicht op de zuidelijke en oostelijke grens van het terrein en hoe dat afgeschermd is maar niet op de noordelijke grens.

* *Ontwerp-bestemmingsplan Rijderbos (1993) - Gemeente Duiven*

In het plan is als groenelementen een aantal gebieden opgenomen, die zich kenmerken als langgerekte stroken, door hun ligging gerelateerd aan de oorspronkelijke verkaveling van het gebied. Bij de beschrijving van de groenstructuur wordt wel ingegaan op de zuidelijke grens van het gebied (met de A12) om het 'groene gezicht' vanaf de A12 te benadrukken, maar niet op de noordelijke grens.

Om de toekomstige milieubelasting als gevolg van het bedrijventerrein Rijderbos binnen aanvaardbare grenzen te kunnen houden, is aan het bestemmingsplan een Staat van bedrijfsactiviteiten gekoppeld.

* *Ontwikkelingsvisie (1993) - Provincie Gelderland*

De Ontwikkelingsvisie op het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen is opgesteld om invulling te geven aan de status stedelijk knooppunt die door de rijksoverheid aan het gebied is verleend.

Op de ontwikkelingskaart, die een beeld geeft van de strategische ontwikkelingen voor de komende 25 jaar, zijn grote uitbreidingen aan de noordkant van de A12 richting Lathum te zien. 'De A12-zone vormt het zwaartepunt voor nieuwe en uitbreiding van economische activiteiten binnen de Stedelijke Zone Arnhem'.

Bijlage VII Het leefbaarheidseffectrapport en het ontwerp-streekplan

VII.1 Karakter van streekplan en leefbaarheidseffectrapport

Ruimtelijke Ordening richt zich op het zoeken naar en het tot stand brengen van de best denkbare wederkerige aanpassing van ruimte en samenleving. Op provinciaal niveau wordt deze taak vooral gestalte gegeven door middel van streekplannen. Het streekplan kent de volgende functies en heeft het volgende karakter (naar Provincie Gelderland, 1987):

1. Het streekplan is een beleidsprogramma

In dit plan leggen Provinciale Staten hun visie vast ten aanzien van de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de betrokken streek. Het te voeren provinciaal ruimtelijk beleid wordt daarmee in het streekplan neergelegd. Dit betekent dat aan de beleidsuitspraken in het plan de eis moet worden gesteld dat zij zijn gericht op de ruimtelijke aspecten van maatschappelijke ontwikkelingen en toegesneden zijn op het bovengemeentelijk belang.

2. Het streekplan heeft de functie van integratie- en coördinatiekader voor het ruimtelijk relevante beleid op regionaal niveau.

In het systeem van de Wet op de Ruimtelijke Ordening biedt bij uitstek het streekplan een ruimtelijk beoordelings- en afwegingskader voor te nemen beslissingen over veelal tegenstrijdige ruimteclaims van de verschillende sectoren van beleid, als wel van het beleid van de verschillende overheden. De verwezenlijking van deze integratie- en coördinatiefunctie van het streekplan vereist een planbeschrijving die nadrukkelijk ruimtelijk van aard is. Bovendien is een bepaalde mate van globaliteit nodig, om flexibel te kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen. Dit overigens zonder tekort te kunnen doen aan de eveneens gewenste duidelijkheid en rechtszekerheid.

3. Het streekplan als toetsingskader

Het ruimtelijk beleid van de lagere overheden zal aan het streekplan worden getoetst. Bovendien vormt het streekplan een belangrijke grondslag voor eventuele aanwijzingen aan de gemeente over de inhoud van bestemmingsplannen. Bij de beleidsbeschrijving is tot uitgangspunt genomen, dat de gemeente zoveel mogelijk beleidsruimte wordt gelaten voor zaken die niet vanwege een bovengemeentelijk belang de provincie aangaan. Gezien de toetsingsfunctie zal deze globaliteit niet mogen leiden tot onduidelijkheid en vaagheid. Bovendien sluit het gekozen uitgangspunt niet uit, dat vanwege een bovengemeentelijk belang soms meer gedetailleerde beleidsuitspraken noodzakelijk zijn.

Samengevat betekent dit een in beginsel globale en op ruimtelijke aspecten toegespitste planbeschrijving, teneinde het streekplan zo goed mogelijk als geïntegreerd ruimtelijk beleidsprogramma te doen functioneren.

Basset (1988) noemt het streekplan 'voor door het provinciaal bestuur te nemen besluiten met regionaal-ruimtelijke consequenties het aangewezen interpretatie- en referentiekader'. Basset haalt Mastop aan: plan en planning staan ten dienste van de besluitvorming. Een plan dient beschouwd te worden als een van tevoren bedacht kader voor de interpretatie (van aspecten) van toekomstige beslissingssituaties.

Het leefbaarheidseffectrapport (LER) kent het volgende karakter: het leefbaarheidseffectrapport moet in dit stadium van methodiekontwikkeling gezien worden als een communicatief instrument dat helderheid probeert te scheppen in de waardering door de bevolking van hun leefbaarheidssituatie en hun verwachting van veranderingen in die situatie naar aanleiding van de autonome ontwikkeling en overheidsplannen. Tevens wordt het wensbeeld van de bevolking in beeld

gebracht. De l.e.r. is op dit moment bedoeld als instrument voor belangengroeperingen om op systematische wijze hun belang aan de orde te stellen in reactie op overheidsplanning.

VII.2 Afstemming LER op inspraak ontwerp-streekplan

Nu via de l.e.r. op systematische wijze de waardering door de bevolking van hun leefbaarheids-situatie en hun verwachting van veranderingen in die situatie naar aanleiding van de autonome ontwikkeling en overheidsplannen in beeld is gebracht voor het lokale niveau, dienen deze resultaten gestructureerd te worden naar het provinciale niveau Daarvoor zijn de hoofdlijnen uit de resultaten van de interviews gehaald en kort samengevat. De hoofdlijnen zijn geselecteerd op thema's die op provinciaal niveau spelen of behandeld zouden moeten worden. Het Ontwerp Streekplan Gelderland 1996 is bestudeerd op leefbaarheidsaspecten en vervolgens worden de beide beelden vergeleken. Dit alles gebeurt in hoofdstuk 8.